

Università degli studi di Napoli "Federico II°"

Dottorato in Progettazione Urbana – XVI° ciclo

Le utopie urbane e la forma della città

Coordinatore:
Prof. Arch. Fabrizio Spirito

dottorando:
arch. Filippo Orsini

Le utopie urbane e la forma della città

- **Premessa**
- **Introduzione:**-----utopia e città ideali
- **Modelli urbani come testi instauratori:**-----schede di analisi
- **Tematizzazione critica:**-----i modelli urbani e la città contemporanea:
dalla città densità alla città dispersa
- **Confronti tematici :**----- Figure dell'utopia e forma della realtà
"Il mondo come rappresentazione"
- **Appendice:**-----La "grande dimensione" e l'edificio urbano
Il diagramma come figura dell' utopia

Le utopie urbane e la forma della città

“[...] Vi è in realtà un continuo processo di influenze, di scambi, spesso di contrapposizioni tra i fatti urbani quali si concretizzano nella città e le proposte ideali. “

“[...]Prendete il rapporto tra realtà dei singoli fatti urbani ed utopie urbane; generalmente questo rapporto viene studiato e dato per risolto all'interno di un certo periodo, con un' intorno abbastanza modesto, e con risultati del tutto precari. E quali sono i limiti entro cui possiamo integrare un' analisi settoriale di questo tipo nel quadro delle forze permanenti e universali che sono in gioco nella città?

[...]Mi sono reso conto che questo tipo di studio può portare un contributo fondamentale allo stesso studio delle utopie urbane e della costituzione della città ma il materiale che possediamo è ancora troppo frammentario. “

A. Rossi. Introduzione all' "Architettura della città".Clup. Milano 1978.

Questa ricerca vuole tentare di muoversi nello stretto e difficile campo di confine, nella fascia di soglia, in sé paradossale, tra l'utopia, intesa come creazione di modelli⁽¹⁾ di prefigurazione urbane, e la realtà della città contemporanea, per trovarne eventuali punti di contatto; indagare ed invischiarsi consapevolmente nel rapporto che si instaura tra l'ambiguità contenuta nel neologismo coniato dal “libellus aureus” di T.More nel 1516 (ou-topos, la regione che non esiste in nessun luogo; eu-topos, la regione della felicità e della perfezione) e il locus⁽²⁾ della realtà.

Cercare di studiare il “rapporto tra la realtà dei singoli fatti urbani ed utopie urbane” per comprendere il “continuo processo di influenze, di scambi, spesso di contrapposizioni tra i fatti urbani quali si concretizzano nella città e le proposte ideali. “ ; provare ad esperire la “reciproca contaminazione tra pensiero utopico e riflessioni morfologiche e progettuali”⁽³⁾ per stabilire delle regole di costruzione.

(1)

Regola e modello sono termini usati per indicare due ineludibili modi di organizzare il pensiero progettuale; nelle parole di Françoise Choay: “due attitudini fondamentalmente differenti nei confronti del progetto edificatorio e del mondo edificato. L'una, elaborata dai trattati di architettura, consiste nell' applicazione di principi e di regole. L' altra, dovuta all' utopia consiste nella riproduzione di modelli.” [F. Choay. *La regola ed il modello*]

Regola è termine che allude solitamente ad un insieme di prescrizioni e di divieti cui sono sottoposte alcune pratiche sociali; modello è parola invece che allude alla prefigurazione di uno stato di cose. La prima è solitamente pensata sullo sfondo di un tempo storico popolato di soggetti tra loro interagenti, di processi cui si associano procedure, riti, codici, liturgie. Il secondo rinvia invece ad immagini, a utopie, a miti posti al di fuori della storia, ad un tempo, nel quale i diversi soggetti ritrovino pienamente la loro identità. La regola è spesso associata all'idea di un' infinita ed universale negoziabilità, il modello a quella dell'irriducibilità: dei desideri, dei bisogni, dei diritti.

Il progetto urbano ha di volta in volta cercato di rappresentare i propri modelli-miti attraverso disegni-descrizioni e le proprie regole-procedure attraverso testi-prescrizioni. Ma l'ambiguità dei termini, disegno e testo, descrizione e prescrizione; l'uno nell' altro, avrebbe dovuto mostrare quanto sia problematico intendere la regola ed il modello come costitutivi di irriducibili opposizioni, avrebbe dovuto avvertire che regola e modello indicano due differenti luoghi dai quali una stessa area problematica può essere osservata.

Mito, utopia, modello, regola, procedura,rito, liturgia sono termini che costruiscono uno spazio continuo. Agli estremi del mito e della liturgia sta il tempo fisso dei tratti epocali, dei soggetti l'agire dei quali è totalmente iscritto nelle loro immutabili identità. Al centro, vicino alla regola , sta invece quello della “vescica ribollente” musiliana, dell' imprevedibile contingente, delle identità ambigue e cangianti. Gli estremi sono i luoghi nei quali, come nel mito wagneriano, “il tempo si fa spazio”, il centro quello nel quale lo spazio, recipiente del tumulto degli eventi, si materia “di leggi, regolamenti e tradizioni storiche”. Regola e modello, detto in altre parole, sono termini che alludono ad una diversa, ma non contraddittoria riflessione sul tempo.

Bernardo Secchi. Urbanistica n. 95-1989

In pratica utilizzare l'utopia per comprendere meglio la realtà della città contemporanea(4).

Nello specifico, analizzando dei *testi instauratori*(5) del passato (Ciudad lineal, Broadacre city, Ville industrielle, Ville Radieuse, Plug-in-city, ecc.) selezionati sulla base di tematiche legate al progetto urbano divenute fondamentali nel vivere contemporaneo (la dispersione insediativa e la dissoluzione dello spazio della città tradizionale, i nuovi spazi pubblici determinati dalle infrastrutture, la grande dimensione ecc.), ed in cui gli autori, con le loro riflessioni *“cercano di dare all' utopia dimensioni concrete(cioè è quanto le rende specifiche!)”* (6) , si vuole verificare la validità progettuale del modello utopico come possibilità(7) per verificare, leggere e, auspicabilmente, risolvere i nodi della città attuale.

Ma la concezione dell' utopia come modello, che costituisce una costante tentazione della razionalità costruttiva, va considerata ormai un ordito troppo rigido per il complesso mondo moderno; come tutte le categorie concettuali che emergono nella storia delle idee, anche l'utopia si metamorfizza, autodetermina le sue nuove direzioni, corregge i fini ed i mezzi. Alla luce dei problemi delle modernità, che oggi esigono una ridefinizione dell' età contemporanea, si fa strada un' interpretazione dell' utopia che punta sul dinamismo di un processo sempre in fieri verso proposte temporanee di situazioni ottimali , sempre da reinventare in relazione alla fluidità della realtà vissuta ed a quella mutevolezza dell' uomo che è parte intrinseca delle sue capacità di progettazione e di realizzazione.

L'utopia deve diventare dinamica e plurale, “le utopie”, intese come molteplicità di progetti in uno spazio che si espande fin dal presente.(8)

“un mappamondo che non includa Utopia non merita neppure uno sguardo”

[...]scriveva Lewis Mumford riprendendo le parole di Oscar Wilde (1891), perché l'utopia, ben lungi dal configurarsi come previsione o evasione, impone un confronto critico con il presente e la sua storia, come nei racconti dei diversi popoli e dei loro costumi fatto da Italo Calvino nell' Utopia di T. More e spinge ad immaginare, come nella descrizione dell'isola felice dello stesso testo di More, un suo possibile cambiamento. L' immaginazione non confina con il sogno o il fantastico. Immaginare è quanto fa lo scalatore di Putnam che, per superare le proprie difficoltà, immagina di percorrere vie diverse sino a che, con qualche rischio, ritiene di aver trovato quella che gli consente di superare ciò che, guardando il mondo dal sotto in su, ritiene di essergli di ostacolo. L'utopia incontra sempre resistenze, inerzie ed atteggiamenti rivolti verso un passato dal quale si ha paura ad allontanarsi [...](9)

(2)

A. Rossi. "Architettura della città". Marsilio Editori, Padova 1966

(3)

"[...] locus, intendendo con questo quel rapporto singolare eppure universale tra una certa situazione locale e le costruzioni che stanno in quel luogo."

Ibidem.

(4)

"[...] Ritengo che l'utopia sia molto importante per opposizione, come termine di paragone; non si può giudicare una città senza costruire un' utopia, ne giudicare un' utopia senza conoscere la realtà della città".

Rem Koolhaas in "Nonluogo e progetto". Libria. Melfi 2002

(5)

"[...] Sono quegli scritti che assumono come obbiettivo esplicito quello di costruire un' attrezzatura concettuale autonoma che permette di concepire e realizzare spazi nuovi ed esistenti. Facendo ricorso all' etimologia ed al valore concreto originale del termine (*stauros* in greco significa innanzitutto il piano di fondazione ed il basamento) ho voluto, metaforicamente, sottolineare la posizione dei testi instauratori che si propongono di sostenere e di appoggiare come teorie gli spazi costruiti, come basamento o fondamento, e d'altra parte, per metonimia, evocare la relazione che lega questi testi ai riti di fondazione della città"

"[...] la convinzione che l'utopia sia un testo instauratore a pieno titolo proviene dal fatto che essa è parte integrante delle teorie urbanistiche che precede segnandone la forma con un marchio indelebile...porta con sé due tratti comuni a tutti gli scritti di urbanistica: l'approccio critico alla realtà presente e la modellazione spaziale della realtà futura. Essa elabora in una prospettiva non pratica, in termini quasi ludici, uno strumento che potrebbe effettivamente servire alla concezione di spazi reali."

F. Choay. *La regola ed il modello*

(6)

"Utopia ha press'a poco lo stesso significato di possibilità; il fatto che una possibilità non è una realtà vuol dire semplicemente che le circostanze alle quali essa è attualmente legata non glielo permettono, altrimenti sarebbe invece una impossibilità; se la sciogliamo dai suoi legami e lasciamo che la sviluppi, ecco che nasce l'utopia.[...]L'utopia è l'esperimento in cui si osservano la probabile trasformazione di un elemento e gli effetti che essa produrrebbe in quel complicato fenomeno che chiamiamo vita."

Robert Musil

(7)

La riflessione e le realizzazioni degli architetti e degli urbanisti del calibro di Le Corbusier e F.L.L.Wright cercano di dare all' utopia dimensioni concrete; ciò è quanto le rende specifiche. Critica del presente ed immaginazione di un futuro possibile e necessario si esprimono sul terreno visivo nella grande generazione delle avanguardie artistiche, sul terreno delle tecniche nell' attenzione per il macchinismo e l'americanismo nelle sue diverse forme (fordismo, taylorismo, ecc) e sul terreno sociale nella convinzione dell'importanza del supporto socio-spaziale per la costruzione di una nuova società. E' su questi terreni che le utopie del secolo ventesimo incontrano gli immaginari individuali e collettivi, il mito, l'ideologia e il sapere. Esse cercano di costruire una prospettiva per il futuro ben sapendo che una parte degli eventi futuri potrebbe trasgredire le regole della rappresentazione prospettica, invertendola, dilatandola, proiettandola fuori del suo contesto, deformandone il significato e il ruolo, trasformando la prospettiva iniziale in una anamorfosi (Baltrusaitis 1984) e che ciò che potrebbe obbligare a modificare il punto di fuga, a riferire il futuro a più punti di fuga. al contempo, proponendo una sorta di verità pubblica, le utopie del ventesimo secolo oppongono anche una forte resistenza nei confronti del pragmatismo cieco e opportunistico che aveva portato agli orrori della prima guerra mondiale.

Città e territorio sono investiti da una molteplicità di progetti radicali attraverso i quali il secolo cerca di mostrare la propria diversità rispetto al passato. La loro natura ideologica, nel senso che al termine dava Roland Barthes (Barthes, 1963), risiede nella convinzione che la modernità non sia mai conclusa e che i progetti degli architetti e degli urbanisti possano dare un contributo fondamentale al suo compito purché urbanistica e architettura si facciano non solo rappresentazione dei valori di una società, ma anche strumento della sua trasformazione, del suo progresso, di liberazione ed uguaglianza.

Una numerosa serie di città di fondazione, di una serie ancora più numerosa di parti di città che so sono inserite, sovrapposte, giustapposte come critiche severe alla città esistente modificandone l'immagine o, ancora, all'origine di una serie di "progetti dimostrativi" attraverso i quali si è cercato di convincere della necessità e della possibilità di cambiare in modi radicali il quadro di vita consentito dalla città del diciannovesimo secolo. Mai totalmente condivisi, soprattutto nelle loro derive più rigorose ed estreme, le idee ed i modelli di carattere "utopico" informano gran parte della riflessione sullo spazio abitabile nella città occidentale; ma a volte, vengono ridotti e banalizzati, altre volte divengono rappresentazione, anamorfosi se non prospettive depravate, dei valori e delle ideologie dei gruppi dominanti e delle strutture di potere. In altre parole delle distopie.

Bernardo Secchi in "La città del ventesimo secolo". Laterza 2005

(8)

"E' evidente che non esiste progettazione autenticamente creativa senza che un frammento di utopia, proprio in quanto tensione verso un dover essere alternativo, ne illumini la direzione di ricerca, senza che si costituisca una distanza tra l'esistente e la nuova situazione proposta dalla presenza concreta e diretta dell' opera e, forse più da lontano, dalle condizioni diverse di nuove possibilità che l'opera immagina. Tuttavia io sono convinto che la costituzione del lavoro immaginativo (o meglio, di costituzione della cosa che diviene immagine) venga messa in moto non tanto dalla assoluta libertà, ma dall' attrito critico con la realtà del presente. Poiché è questo, il presente, che va rivelato e cambiato attraverso l'immaginazione concreta: compreso il confronto con l'immaginazione utopica"

V. Gregotti. "Futuro e Utopia" in *Diciassette lettere sull' architettura*. Laterza. Bari 2000

(9) Bernardo Secchi in "La città del ventesimo secolo". Laterza 2005

introduzione

UTOPIE e CITTA' IDEALI

Definizioni

...Sapere che ha luogo una promessa, anche se poi non verrà mantenuta nella sua forma visibile. "Luoghi nei quali il desiderio può riconoscere se stesso, nei quali esso può abitare"

Jacques Derrida

Architetture dove il desiderio può abitare

Città ideali. Per circoscrivere il nostro soggetto, chiariamo il senso di certe parole chiave. I termini francesi *idée* e inglese *idea*, derivanti dalle parole greche quasi sinonimi *idea* o *eidos* e dal latino *idea*, definiscono una concezione o una rappresentazione intellettuale. Il dizionario di Murray dà il significato di "tutto il prodotto dell'apprendimento e dell'attività mentale, esistente dallo spirito come oggetto della conoscenza o del credo; un pensiero, concezione, nozione; una maniera di pensare". Queste accezioni si affermano dalla fine del XVI° secolo; prima di allora predominava il senso platonico.

Secondo Platone, *idea* – spesso tradotto con *idea*, forma, od aspetto e analogo nella sua derivazione e nel suo significato originale al latino *species*, sostantivo proveniente da *specere*, guardare – ha il

significato di "Ciò che è" cioè quello che è visibile e qui applicato all'invisibile, ciò che è visto non dall'occhio fisico ma dall'occhio mentale. La parola definisce una forma generale o ideale, un archetipo, l'essenza eternamente esistente e puramente intelligibile delle cose sensibili del mondo ordinario che noi abitiamo; questi oggetti sensibili traggono la loro esistenza da queste idee archetipe e non sono che delle copie imperfette.

L'accezione platonica della parola *idea* costituisce la premessa di molte delle città ideali: gli inventori le hanno concepite con la convinzione di appartenere a l'élite capace di comprendere la natura di queste forme originali e di poter così far collimare più intimamente possibile le città alla armonia perfette di queste forme originali. Mentre il sostantivo *ideale* descrive quello che è presentato come il modello assoluto, una norma di perfezione, l'aggettivo, la cui origine è la parola latina *idealis*, legato all'idea, designa ciò che è concepito e rappresentato nello spirito, suggerendo anche ciò che raggiunge ogni perfezione immaginabile o concepibile, senza che sia possibile fare di meglio. L'oggetto della ricerca non include – almeno non direttamente – le città che si sono sviluppate da fatti organici, prodotti sempre cambianti dall'accumulazione di innumerevoli strati di apporti individuali, ma da città che nascono dal dominio virtuale dello spirito, città dove la vita comincia (e generalmente finisce) sotto la forma di idee.

La parola città – “citè ”, CITY –deriva dal latino civitas, che si applica all’ insieme dei cittadini che si riconoscono in istituzioni politiche e religiose comuni. Dall’ antichità ,tanto il termine greco polis(da cui deriva “politica”, arte e pratica del governo delle società umane)che il latino civitas designa la città stato, organizzazione contemporaneamente urbana e politica; questa ambivalenza della parola “citè” che comprende così bene il luogo fisico che i corpi politici –i modelli spaziali progettati sono indissociabili dei dispositivi sociali e politici ai quali sono destinati a corrispondere.La loro creazione si basa su una convinzione ben ancorata secondo la quale la configurazione di una città può riflettere e condizionare le attività di una società e il comportamento dei suoi cittadini.E’ quello che suggerisce i celebri affreschi allegorici dipinti da Ambrogio Lorenzetti sulle mura del Palazzo Pubblico di Siena, dove il buon e cattivo governo sono rappresentato da due paesaggi contrastanti: una città dalla fiera andatura in cui domina un paesaggio dalle terre accuratamente coltivate e popolata da cittadini elegantemente vestiti,d’ umore visibilmente gioioso e festivo; e un’ altra in via d’abbandono, dove gli edifici cadono in rovina e dove gli abitanti sembrano sfuggire ad invasori.

L’utopia è stata fonte di ispirazione e di dibattiti intensi , dopo che Thomas More inizia la relazione provocatrice e magistrale della parola greca topos (“luogo”) e del prefisso u, contrazione di ou e/o di eu (“non” e/o “bene”), significa dunque <.....> e/o <.....>. Pubblica nel

1516 la sua opera *Libellus vere aureus nec minus salutaris quam festivus de optimo reipublicae statu, deque nova insula Utopia*, conosciuta come l’Utopia.Una introduzione preciserà : “Gli Antichi mi hanno chiamato Utopia o NessunLuogo a causa del mio isolamento [...].Meriterei che mi chiamassero con il nome di Eutopia o Terre Heureuse. Dal XVIII° secolo, il termine “Utopia” è divenuto un nome comune, che il *Dizionario di Trévoux* definisce come una “regione che non esiste da nessuna parte” ; inoltre è spesso impiegato nel senso di “chimerico”, “impossibile”, che non rende giustizia alla serietà e al desiderio di realizzazione operativa che ispira molti dei progetti utopici. Il termine è applicato al genere letterario dove l’opera di More costituisce il testo fondatore, e si potrebbe sostenere che questa forma di utopia, strettamente conforme al modello stabilito per More, è la sola autentica; ma l’utopismo abbraccia una visione più generale,che include i progetti urbani ed in cui il genere letterario non è che una delle manifestazioni.

All’ inizio del XXI° secolo il filosofo Karl Mannheim, definendo le ideologie come le idee politiche in difesa del regime al potere e l’utopie le come quelle che si oppongono, ha introdotto l’idea che la prima, l’ideologia, è statica e reazionaria , la seconda dinamica e progressista.

In realtà questa definizione di Mannheim si infrange contro certe visioni della città ideale; infatti, certe volte le motivazioni e le finalità degli autori di utopie non sembrano chiare, altre volte il progetto

dell'ambiente costruito sembra innovatore ma in realtà è destinato a rinforzare solamente una struttura di potere recentemente stabilita (socialmente "ideologica"), come, ad esempio i progetti del quattrocento italiano che propongono per la struttura di potere del Rinascimento un quadro contrastante con la città medievale esistente. In altri casi ancora, le condizioni materiali innovatrici sono immaginate in prospettiva di provocare un cambiamento sociale ("socialmente utopico") come per la città giardino di Ebenezer Howard nel XX° secolo. Alcuni applicano l'aggettivo "ideale" a quei progetti di città che accettano lo status quo politico, riservando il termine "utopico" a quei piani concepiti per indurre un'organizzazione politica radicalmente nuova. In realtà si potrebbe considerare come socialmente "reattive" i differenti tipi di città ideali dove il progetto è adattato in maniera tale da riflettere un'ordine sociale stabilito, e come socialmente "proattive" i modelli alla base dei quali una nuova concezione urbana mira a suscitare ed accogliere una società (ancora in gestazione o sul punto di nascere) ricca del dinamismo e dell'entusiasmo di uno slancio rivoluzionario e tanto giovane da essere utopica. In ogni caso i progetti che verranno analizzati sono quelli concepiti dai loro autori – architetti o creatori di multipli orizzonti – per offrire il migliore quadro urbano possibile, che rispecchi e/o induca la migliore organizzazione sociale possibile. La maggior parte degli autori impiegano il mezzo architettonico e producono soprattutto dei disegni per suggerire l'ambiente della loro

città ideale. Per molti altri teorizzatori – scrittori, filosofi o riformatori sociali – le immagini non sono il campo d'espressione e d'azione primordiale; anzi non conferiscono grande importanza all'aspetto materiale del progetto.

Che le ambizioni degli architetti oltrepassino le preoccupazioni spaziali per abbracciare più larghe problematiche è chiaramente espresso dalle parole di Claude Nicolas Ledoux: "Tutto è di suo ambito: politica, moralità, legislazione, religione, governo". Per gli altri autori di utopie il grado di importanza dell'ambiente è dimostrato in maniera evidente dal fatto che il nome della città ideale di Thomas More, l'isola di Utopia, è elaborato a partire dal greco antico *topos*, che significa "luogo" e che la geografia di questi paesi, i suoi fiumi, le sue città, le sue popolazioni, le sue tradizioni, i suoi costumi e le sue leggi sono presentati in quest'ordine.

Capisaldi

La prima pietra nella storia delle città utopiche la depone Platone; egli idealizza una città-stato del passato che oppone a l'Atene degenerata (ai suoi occhi) della sua epoca, tentata dalla democrazia e uscita sconfitta dalla guerra del Peloponneso. Questa città iniziale rappresenta secondo Platone un modello in rapporto al quale tutti i cambiamenti non potranno rappresentare altro che una diluizione negativa della perfezione originale: la fissità che esalta sarà la caratteristica della maggior parte delle città ideali. Quella di Platone

corrisponde ad una sua idea della città, la cui essenza non potrà essere che appresa da un' elite, una casta di filosofi – tra cui egli stesso – capaci di accordare la società con le leggi universali e di introdurre l' armonia in un mondo caotico.” Fino al giorno in cui la razza dei filosofi non sarà padrona del governo di una città – egli afferma - sia i cittadini che lo Stato non vedranno la fine dei loro mali “. Platone, inoltre, aggiunge : “Mai uno stato conoscerà la felicità se il destino non è stato tracciato da artisti che hanno adottato il divino come modello “.

Il famoso inciso: “Qui non entra nessuno, se non è geometria” che sormonta l'entrata della sua Accademia sottolinea l'importanza delle matematiche per l'apprendimento delle leggi che regolano il suo universo; quest' affermazione troverà delle eco fino al XX° sec., quando Le Corbusier proclamerà: “La geometria è la base [...]. Tutta l'epoca contemporanea è dunque della geometria, eminentemente [...]”.

Il Rinascimento italiano riporterà agli onori della cronaca il vocabolario degli Antichi, lo stesso che esplora e sviluppa le leggi matematiche che Platone riteneva così importanti. Così mentre all' inizio dell' XVII° sec. Tommaso Campanella riafferma che i filosofi possono candidarsi ai posti di comando del mondo - il sovrano della sua Città del Sole non è nient'altro che un metafisico che evoca la filosofia greca –gli architetti , allo stesso modo, cercano di dirottare su di loro lo stesso tipo di responsabilità (anche perché le distinzioni

tra campi professionali erano all' epoca molto più ermetiche di oggi). Nel Momus, uno scritto satirico di Leon Battista Alberti,, il protagonista principale, Momus appunto, capriccioso figlio della Notte, è stato espulso dal cielo e semina distruzione sulla terra; per rimediare al caos, Giove vuole stabilire un nuovo ordine, ma i filosofi ai quali chiede consiglio non trovano alcuna soluzione soddisfacente al problema. Si perviene allora ad una visione che risolverà le sue difficoltà: un teatro rassomigliante al Colosseo, le cui proporzioni armoniose simboleggiano il sistema razionale che dovrà presiedere all' organizzazione del mondo. Rivendicando una comprensione della dialettica dell' universo uguale, se non superiore, a quella dei filosofi, gli architetti pretendono di dominare gli affari terrestri , soprattutto nel momento in cui , grazie allo sviluppo delle tecniche di rilevamento e di tracciato, si disinteressano del contesto specifico dei siti particolari al fine di operare nel domino astratto del proprio tavolo da disegno. Gli ingranaggi del mondo reale saranno ormai l'oggetto di un esercizio intellettuale senza compromessi; ne conseguirà un' estrema abbondanza di città ideali.

E' alla fine del Quattrocento che Filarete concepisce Sforzinda, generalmente riconosciuta come la prima città ideale del Rinascimento. Poco dopo Thomas More pubblicò il suo celebre testo “Utopia” è annuncio che la sua isola è la materializzazione di ciò che sognò Platone nella “La Repubblica”.

L'opera è composta da due libri: la critica di una situazione esistente (quella dell'Inghilterra contemporanea di Moro) e, in contrapposizione, l'esposizione di una situazione considerata come superiore dallo spirito del suo inventore (l'isola immaginaria di Utopia). Quest'ultima è costituita da un territorio punteggiato da un dispositivo isotropo di cinquantaquattro città quasi identiche, dove la stretta somiglianza non suggerisce solamente la legalità ma anche l'idea platonica secondo la quale tutte le differenze con il modello ideale non potranno che essere deprecabili. Questa soluzione annuncia la pericolosa tendenza all'uniformità generale che avranno le generazioni successive di utopisti ed inventori di città ideali: le 54 città clonate dell'Utopia già prefigurano la standardizzazione delle città dell'era moderna attraverso il mondo intero.

I testi utopici successivi raramente apporteranno una critica esplicita della situazione esistente, come quella che troviamo nel primo libro di More; in generale essi propongono solamente una soluzione di rimpiazzo presentata come superiore al mondo reale. More aveva presentato il suo paese immaginario come contemporaneo agli altri paesi reali ma presente sotto altri cieli. Nel XVII° sec., invece, allorché le scoperte scientifiche sembrano risolvere ogni genere di problema, l'avvenire prende una apparenza sempre più promettente; ed è infatti nel futuro che Louis Sebastien Mercier colloca l'ambiente innovatore della sua opera *"L'an 2440. Reve s'il en fut jamais"*, pubblicata nel 1770, non più nello spazio ma nel tempo. Anche se

esiste qualche esempio anteriore di questo genere, è generalmente accettato che l'opera di Mercier introduce una nuova variazione ucronica del genere letterario utopico. Collocata nel futuro l'idea utopica sembra essere sempre più realizzabile. I periodi seguenti saranno testimoni di rivoluzioni pari a quelle avvenute...

Le utopie conosceranno anche una serie di esperienze su piccola scala, spesso effimere, come le comunità fondate da coloro che Marx ed Engels qualificheranno socialisti utopisti, in opposizione al loro metodo reputato più *scientifico*. Si potrebbe ritenere che il credo storicista di Marx in una rivoluzione che trasformerebbe radicalmente ogni società non è meno utopica né idealista dell'approccio di pensatori come R. Owen. Di fronte alla scala sempre più vasta dei progetti proposti, il carattere desiderabile persino da questo mondo ideale sarà presto contestato da alcuni scrittori, cineasti, od altri autori di opere contro-utopiche. Questi descrivono delle visioni di distopia, un'utopia perversa in cui il sogno diventa incubo e in cui predomina il rovescio, oscuro e totalitario, della medaglia. Questa visione ormai non è più esterna – verso altri tempi od un'altro luogo – ma interna, in un modo che ricorda – anche se la realtà viene all'occorrenza esagerata e fittiziamente deformata – il primo libro dell'Utopia di More. Infine anche se è raro trovare delle opere controutopiche in campo architettonico, ambito nel quale lo scopo a cui si mira è generalmente la realizzazione, delle eccezioni

questa regola faranno tuttavia la loro comparsa nel corso della seconda metà del XX° sec.

Caratteristiche dei mondi utopici

Esistono delle caratteristiche proprie a numerose espressioni della tradizione utopica.

Frutto dell' intelletto, gli ambienti utopici sono immaginati come il risultato dello sforzo umano, senza la partecipazione del sovrannaturale. Tutta hanno molto in comune con l'Arcadia, l'età dell'oro o del paradiso, sia quando è brevemente evocata, sia quando è assolutamente distinta da essa. Spesso inventate in epoche di profonde agitazioni sociali da pensatori frustrati dal loro stretto margine di manovra e dalla loro mancanza di potere nel mondo reale, le città ideali rivelano i sogni di questi potenziali candidati riformatori. Essi si augurano vivamente di realizzare le loro utopie (anche se queste aspirazioni sovente restano non dette) e quindi – coscienti della loro incapacità di agire da soli – cercano nella maggior parte dei casi una sorta di contratto d'associazione con un sovrano potenzialmente intenzionato a realizzare le loro proposte (da qui le numerose dediche dei vari progetti ai potenti del mondo).

Presentate come soluzioni di sostituzione a delle situazioni caotiche, la grande ambizione delle utopie è la più grande armonia, la più estesa felicità collettiva, realizzata attraverso i mezzi di una riorganizzazione sociale efficace e/o del progresso scientifico. Esse

sono generalmente urbane(o suburbane) e sviluppate secondo delle logiche geometriche, che suggeriscono il dominio razionale dell' umanità sulle forze oscure della natura.

Le utopie sono presentate come delle soluzioni assolute, delle panacee applicate non importa dove per il mondo ed indifferenti ai multipli fattori del contesto locale, siano essi storici, geografici, culturali od altri. Esse sono generalmente fondate su di un suolo vergine, piano od artificialmente spianato. Platone fa dire a Socrate che gli autori di un progetto di città non cominciano a lavorare senza aver ricevuto preliminarmente un sito vergine od aver assicurato essi stessi un' operazione tabula-rasa. Le utopie restano disconnesse dalle influenze del tempo, la loro rottura con il passato è sottolineata in molti casi dall' adozione di un calendario, di un linguaggio o di un vestiario differenti, ed esse non sono che in rari casi programmati per conoscere dei futuri cambiamenti. Insulari e spesso xenofobe, si trovano simbolicamente e fisicamente preservate dalle pericolose influenze esterne da barriere che possono essere sia naturali , come l'acqua o le catene montuose, che realizzate dagli uomini, come le fortificazioni o le "cinture verdi". I cittadini non interessano molto gli inventori delle città utopiche : nel loro desiderio senza compromessi di realizzare i loro ideali, essi se ne sbarazzano con la nonchalance di un Lenin che adotta il proverbio popolare : " Non si possono fare delle omolettes senza rompere le uova". Il più vicino possibile alla perfezione, le città utopiche non sono destinate a subire uno sviluppo

futuro, ma semplicemente destinate ad essere riprodotte come in una clonazione, come le cinquantaquattro città che More dispone sul suo territorio insulare. L'uniformità del progetto urbano si estende per abbracciare dei numerosi aspetti della vita nella suo tentativo di ammorbidire le differenze tra gli individui, e il processo industriale contribuirà considerevolmente a la realizzazione di questo sogno di standardizzazione. La vita nelle società utopiche è spesso rigorosamente gerarchizzata, che si traduce notoriamente in codici di abbigliamento molto ristretti. L'impiego di materiali di costruzione trasparenti o di piante che facilitano la sorveglianza – come nel Panoptico – scoraggia il comportamento privato, giudicato potenzialmente antisociale. I creatori delle utopie privilegiano in effetti il collettivo e il lavoro, presumendo che la volontà e l'interesse dell' individuo sono in armonia perfetta con quella del gruppo sociale e possano essere precisamente programmate. Risultato, quasi inevitabile, del conflitto doloroso, eterno, tra il collettivo e l'individuo, tra uguaglianza e fraternità da una parte, e libertà dall'altra, è la triste verità che la diversità, il pluralismo e la tolleranza, essenza della democrazia, si vedono frequentemente sacrificate nelle società utopiche. Queste sono alcune caratteristiche dei progetti ideali e/o utopici, curiose ed affascinanti creature dai due visi opposti, come Giano: capaci di migliorare il mondo reale così come di portarlo al disastro.

Altre considerazioni sulle architetture delle utopie

L'architettura serve dei bisogni concreti, utilitari; allo stesso tempo è forgiata per delle idee e delle proiezioni dell' immaginario, che ha la capacità di ordinare, di cristallizzare e di rendere visibili. In alcuni rari casi si ha che la cristallizzazione architettonica precede la cristallizzazione letteraria. Infatti anche se l' Utopia di T. More è apparsa nel 1516, la Sforzinda di Filarete è stata concepita nel 1460, e la Palma Nova di Scamozzi, prima città ideale che ha conosciuto una realizzazione concreta, non è stata costruita che nel 1593, i temi che utilizza appartengono al substrato comune delle concezioni sperimentali delle architetture del 1500. Come testimoniano Sforzinda e Palma Nova le forme delle città ideale rinascimentale è generalmente circolare; e, come More ha detto delle città della sua Utopia, " chi ne ha conosciuta una, le ha conosciute tutte, tanto esse si rassomigliano, tranne lì dove la situazione crea qualche differenza ". Di fronte a questa eliminazione premeditata della diversità, si potrebbe tremare dallo spavento; pertanto le città ideale ,così come la stessa utopia, non dovrebbero essere giudicate in base alle prime impressioni fisiche. Non deve essere valutata secondo solo dei criteri visuali o pratici, perché la sua ragion d'essere e di ordine cosmico e metafisico; ed è a questa che deve la sua capacità di imporsi alla nostra mente. Se avrà giudicato giusto di analizzare e di giustificare degli esercizi formali circolari, centrali e radiali come Palma Nova, un architetto del Rinascimento avrebbe forse citato questo passaggio del

Timeo: " Dio ha forgiato il mondo a forma di sfera, dove le estremità sono dappertutto ad uguale distanza dal centro; questa forma circolare è pertanto la più perfetta di tutte e la più somigliante a Dio stesso".

La forma circolare come analogia della sfera divinamente creata ed emblema del Creatore.

Questo significato simbolico della sfera ci permette di comprendere la perennità della forma circolare nella maggioranza delle utopie architettoniche. Si insinua naturalmente in noi, soprattutto se il nostro animo è impregnato di platonismo, che il cerchio ,forma ideale riflette un' ordine cosmico armonioso, così come conviene a la capitale di uno stato ideale. Di fatto, per tutti i secoli XVII° e XVIII°, e fino al XIX° sec. – come testimonia nel 1898 il prototipo di E.Howard per la Letchtworth Garden City - , noi ritroviamo il cerchio o degli indizi significativi che rimandano ad esso.

Schede di analisi

Sono stati adottati come testi instauratori alcune “utopie”, provocazioni e modelli urbani selezionati tra quelli nati dalle riflessioni di architetti e urbanisti che si collocano in due archi temporali compresi, il primo, tra gli ultimi vent’ anni del XIX° secolo fino agli anni 30-40 del XX° secolo, e il secondo che va dal 1955 al 1975.

Ville Radieuse - Broadacre City

Benché opposte nelle loro intenzioni dimostrative, La Ville Radieuse e Broadacre City fanno in larga parte ricorso ad un analogo schema concettuale. In entrambi i casi alcune attività, la residenza, la produzione ed il commercio, le attrezzature collettive per l’istruzione, lo sport e la cultura, assumono una chiara e visibile identità che si esprime e rappresenta in specifici materiali, principi insediativi e ubicazioni. Separare, stabilire corrette distanze e tra loro connettere le diverse attività e le architetture nelle quali esse si rappresentano, dare a ciascuna attività corrette dimensioni, costruire la città come un parco è parte essenziale dell’ architettura della città. In entrambi i casi la serialità domina e organizza la residenza, la singolarità, le attrezzature collettive. L’intero spazio urbano è strutturato

da una maglia infrastrutturale che combina, in entrambi i casi, due griglie ortogonali, l’una ruotata di 45° rispetto l’altra. Accanto alle grandi infrastrutture, che collegano la città ed ogni sua parte al mondo esterno, sono ubicate le attività produttive e dello scambio e le grandi attrezzature collettive, le aree della residenza sono irrigate capillarmente da una rete infrastrutturale minore: <<le strade da una parte – dirà Le Corbusier – le case dall’altra...perché sono due fenomeni totalmente indipendenti l’uno dall’altro>>. Struttura d’ordine per eccellenza la griglia costruisce, in entrambi i casi, uno spazio urbano aperto e flessibile, che può espandersi su vasti territori. In entrambi i casi, infine, vi è il rigetto del peso della storia, l’urgenza di un’architettura della città esteticamente pura e priva delle influenze del passato. Le differenze tra i due schemi si costruiscono su due terreni di diversa profondità.

Il primo riguarda il rapporto con il terreno: in Le Corbusier l’alloggio è staccato dal terreno, ove possibile l’edificio è posto su *pilotis* che ne segnano il distacco; in Wright all’opposto l’alloggio si mantiene prossimo alle radici terrestri. Grande parco totalmente destinato a pratiche collettive ed al movimento, il suolo della Ville Radieuse fa parte di una natura che offre con un proprio e autonomo disegno alla vista dello spettatore e alle pratiche collettive.

Giardino, luogo di pratiche individuali e private, prolungamento e intersezione con lo spazio interno all'alloggio, il suolo di Broadacre è sede di un rapporto più segreto con la terra e la natura. ad un livello più profondo, nel retroterra della Villa Radieuse sta una lunga riflessione di Le Corbusier sulla grande città ottocentesca, una riflessione che aveva dato luogo nel 1922-25 ai disegni del Plan Voisin per una Parigi di tre milioni abitanti e, soprattutto nel 1930, alle riflessioni sui progetti degli architetti moscoviti per La Ville Verte. Nel retroterra di Wright sta invece la griglia jeffersoniana che aveva consentito misurare e colonizzare l'intero territorio degli Stati Uniti e nella quale mitologicamente si rappresentava una forma di democrazia nata nei grandi territori del nuovo continente; una democrazia erede, in parte, dell'idea di regolarità propria dell'età dei lumi e in parte del mito della frontiera: delle idee di libertà, proprietà e conquista che in essa si condensavano.

Città Industriali

A partire dal 1901 Tony Garnier disegna una città industriale, pubblicata finalmente nel 1918, di fatto contemporaneamente al piano Berlage per Amsterdam Sud. I disegni di Garnier sono tutt'altro che immaginari e riguardavano, con ogni probabilità, la piccola città di Givors, a

sud di Lione. Ciò che Garnier fa nel suo progetto di città industriale è mostrare che diverse funzioni, la residenza, l'industria, le attrezzature collettive, danno luogo a differenti principi insediativi e a differenti rapporti con la topografia e con le principali infrastrutture. La zonizzazione diviene pratica progettuale dell'architettura della città, non solo tentativo di separare e allontanare tra loro, trovando la giusta distanza, le differenti funzioni a seconda del loro grado di compatibilità o incompatibilità. Cercare di dare delle dimensioni alle diverse zone, di ubicarle correttamente rispetto al sistema infrastrutturale e alla topografia, di separarle o unirle in modo logico, l'interpretazione elementarista della città l'aveva convinto che ogni materiale urbano doveva essere studiato di per sé nel suo funzionamento e nelle sue relazioni con il contesto; l'attenzione per l'equilibrio l'aveva convinto che occorreva ricercare corretti rapporti tra i diversi spazi e oggetti; l'idea della continuità che il nuovo doveva fare i conti con ciò che già esiste mettendovi ordine.

Plug in City e New Babylon

Archigram (combinazione delle parole "architettura e telegramma") era il nome di una piccola rivista londinese, pubblicata in otto numeri

dal 1961 al 1970, da un gruppo di sei architetti inizialmente raggruppati in due studi professionali distinti : Peter Cook, Dennis Crompton e Warren Chalk, da un lato, e David Gren, Ron Herron e Michael Webb, dall' altro.

Nell' esposizione Living City organizzata nel 1963, gli Archigram proseguirono certe tematiche dei Situazionisti; non esplorare più l'architettura statica (hardware) e non fanno delle proposte concrete di concezione urbanistiche ma esprimono la loro fede nella città reale come organismo vivente, tentando di apprendere l'essenza enigmatica della vitalità urbana nel suo software, gli Archigram opposero, animati da un tecnologismo più disinvolto ma anche più ironico, delle megastrutture capaci di integrare ogni tipo di attrezzatura e di generare ogni tipo di ambiente spaziale necessari alla vita di una comunità. Ai concetti di prefabbricazione pesante, opponevano la produzione di massa di artefatti che, più vicini alla produzione di massa di beni di consumo quali l'automobile o la lavatrice che all' idea tradizionale di casa, potevano essere utilizzati, gettati, comprati a gusto del consumatore, spostati ed installati in ogni luogo ed in ogni momento a sua libera scelta e piacimento.

Mobilità, consumo intercambiabile, autonomia tecnica, potere di decisione dell' utilizzatore divengono le caratteristiche tecniche di una prassi progettuali che accetta le condizioni di produzione moderna di beni di consumo, e che tenta di estrapolarne la logica, per

conquistare un modo di costruire la città più libero, più personalizzato, ma anche più economico.

Archigram è l'anello fondamentale di tutta una successione di fasi dell' architettura occidentale, che si caratterizzano per una totale fiducia nelle possibilità offerte dal progresso tecnologico. L' automobile, l'aeroplano, i materiali leggeri di imballaggio, l'aria condizionata, i tapis roulants e l'illuminazione artificiale rappresentavano l'universo tecnologico implicito nelle loro proposte.

Una costante attenzione agli spazi collettivi del divertimento o della cultura , fa della città immaginata dagli Archigram la "città del tempo libero": biblioteche ed università, spazi per feste, musica e celebrazioni sono concepiti come mezzi di ricreazione ludica collettiva ed aperta a tutti, manifestazione auspicata di uno spirito festoso e felice, rinnegato da una realtà da cui si fugge con utopia e ironia. E' l'anticipazione della futura quaternizzazione della città contemporanea.

Achigram adotta il programma megastrutturale giocando all'eccesso sulla dissociazione che lo definiva: dissociazione tra una sovrastruttura durevole, estensibile, omogenea, territoriale – che abolisce la distinzione tra centro e periferia – e gli elementi abitabili di completamento, deperibili, leggeri, facili da usare, sostituibili ed intercambiabili, comprendendo in questa parte mobile tutto ciò che è legato all'informazione ed alla comunicazione; in pratica tutto ciò che è "morbido" ed immateriale. Archigram sostituì all'arcaica distinzione

di struttura/riempimento, l'opposizione di "hardware/software", recente linguaggio informatico che per primi trasposero in architettura. Trasportato in tutto il mondo attraverso le pagine della loro rivista, questo cambiamento del vocabolario catapultò l'architettura in un universo onirico di un altro spazio. La deriva del cittadino nel labirinto strutturale di una città decollata dal suolo e dalle contingenze, si compirà fino alla sparizione totale di ogni struttura.

Plug-in-City (Peter Cook, 1962-64) si presenta come una struttura di reti contenente le vie d'ingresso ed i servizi, nella quale sono introdotte delle "unità", manovrate e spostate attraverso l'uso di gru scorrevoli su binari posti poste alla sommità della struttura madre.

Queste gru alimentano allo stesso tempo con beni di consumo la rete in diagonale di tubi cui ogni unità verrà a collegarsi (plug) mentre installazioni elettroniche ed altri robots lavorano per produrre le "società del divertimento". Flottante all'interno di questa griglia, la "plaza" offre i suoi piani sospesi ai percorsi ed allo svago: la città diviene città del divertimento, megastruttura del loisirs.

Il "tasso di permanenza" delle diverse componenti della città è precisamente valutato (40 anni per le struttura, 20 per i garage-silos, 3-8 per gli spazi di soggiorno, 3 per le cucine...), essendo la loro obsolescenza condiziona e garanzia della trasformazione permanente di una città, la cui metamorfosi mostrerà la variabilità e la diversità

dei desideri individuali dei suoi abitanti "do-it-yourself megastructure!"

Nello stesso spirito la Computer City di D.Crompton (1964) incarna la vittoria del soft sull' hard: la città da progetto architettonico si riduce ad un dispositivo elettronico continuo che registra e regola giorno per giorno i bisogni della crescita della città come esigenze dei suoi abitanti, dell'individuo tipo, uomo della massa.

Le Walking Cities di Ron Herron (1963-1964) rappresentarono l'idea più rivoluzionaria ed "utopica" di città prodotta in quegli anni: la città diviene una sorta di enorme astronave, macrostruttura zoomorfa, spostabile su giganteschi piloni telescopici o scivolante su cuscini d'aria, e sembra costruita per salvare gli uomini e le cose dopo un cataclisma planetario.

La città del futuro si trasforma in oggetto errante sulle rovine delle città del passato, di un mondo distrutto all'indomani di una possibile quanto temuta guerra globale, sradicata dal suolo e libero di fuggire nostalgicamente alla ricerca di un futuro migliore.

Provocatoria presentazione di un urbanismo indeterminato, non privo di humor, le Walking City rappresentano l'alternativa utopica alle new towns inglesi del dopoguerra, simboli di una nostalgica fuga nel passato della tradizione delle Garden City howardiane, illusorie prove di fede di un possibile ritorno al passato pre-industriale.

Alle Walking City succede un progetto urbano pensato alla scala dell'individuo e del suo desiderio, supposto, di cambiamento costante,

“come se sotto l’impatto della seconda era della macchina, il bisogno di una casa (nella forma storica di un contenitore statico permanente) fosse del tutto sparito.

Alla metà degli anni sessanta le unità della città struttura acquistano una autonomia totale, potendo muoversi e spostarsi liberamente anche al di fuori di una struttura di base e di approvvigionamento fissa e permanente; David Green realizzò il primo “auto-environnement” con il suo progetto del Living Pod (1965), ispirato ai robot della NASA, guscio abitabile con macchine ed impianti di raccordo e piedi mobili per potersi muovere su di un terreno accidentato con pendenza fino a 40°.

“Archigram sviluppa la nozione di Hybride – allo stesso tempo macchine, architettura ,crescita animale, circuito elettrico, parte di una progressione matematica, caso – e pone fine alla questione – problema della relazione tra habitat e trasporti, che si coniugano invece in una scocca mobile da collegare, dove, senza dubbio, si ritrova, grazie ad una estrema sofisticazione tecnologica, il cittadino “nomade”, opposto allo schiavo dell’architettura, l’abitante della città oggi.

D.Rouillerd, Archigram, in La Villi, Paris 1994.

I progetti Blow-out Village (1967), Moment Village (1968) ed Instant City (1969) obbediscono a questa stessa richiesta di libertà,

assimilata alla flessibilità ed alla leggerezza degli ambienti pneumatici, e possono far divenire nomade chiunque desideri la libertà di trasformare una località tranquilla di riposo per il week-end in una piccola città di un milione di abitanti.

Mike Webb darà l’ultimo visione di un ambiente libero da ogni vincolo proponendo prima il Cushicle (1966), cioè in un “habitat da portare sulle spalle” che è costituito da un’ armatura pieghevole, apparecchi di raccordo e connessione alle varie reti, cuscini e guscio trasparenti gonfiabili automaticamente, casco con microfono e , necessariamente, equipaggiamento di servizio; poi il Suitaloon (1967-1968), dove tutto il necessario per la sopravvivenza è ridotto ad un sistema di tubi tessuti attorno al corpo cui si collegano altri servizi complementari.

Non c’è più scarto tra l’individuo e l’architettura, trasformatasi, quest’ ultima in “un apparecchio da portare con sé, la città in una macchina cui collegarsi via cavo.”

Questo concetto dell’ ambiente come prolungamento vitale dei desideri e delle attività del cittadino unito al fascino esercitato dai gadgets sempre più sofisticati, è anche esplorato a quell’ epoca da Banham e Dallegret nel loro Un-House del 1965: “Quando la vostra casa contiene un talo complesso di tubi, di fluidi, di condotti, di fili, di luci, di entrate, di uscite, di forni, di amplificatori hi-fi, di antenne, di frigoriferi, di radiatori; quando contiene tante attrezzature che un

hardware potrebbe mantenersi in piedi da solo, senza nessun aiuto della casa, perché avere una casa per sostenere tutto ciò?”.

La città, sogno desueto del nostro secolo, si trasforma del modello spaziale fisico – oggetto fisso e discreto, progettato e controllato totalmente dalla mano dell’architetto moderno -, passando attraverso l’utopia megastrutturale dell’identità tra architettura e città nell’idea di città-struttura, al modello fluido dell’aeroporto, nella prospettiva di un avvenire, teorico, sempre meno materiale. L’utopia degli Archigram segna l’inizio della fuga virtuale, nella dimensione astratta ed immateriale della nostra esistenza, la scomparsa definitiva della città e l’avvento della post-city age.

Dalla fusione nel 1957 del Movimento internazionale per un Bauhaus immaginista (MIBI) e dell’Internazionale Letteraria (IL) di Guy Debord, prende corpo in Francia un movimento intellettuale di ampia portata, il cui organo di diffusione ufficiale era il bollettino

“L’ Internazionale Situazionista” (edito dal giugno 1958 al 1969), che operava una critica radicale al sistema, proponendo un urbanisme unitarie, ispirato al movimento della vita e dal dinamismo dell’immaginazione, contrario al funzionalismo, della standardizzazione, delle concezioni razionalizzanti ed automatizzanti di origine lecorbuseriana.

Fino alla dissoluzione del gruppo nel 1972, Debord sarà il principale protagonista di questo movimento che attirerà circa

settanta membri effimeri, principalmente europei, e giocherà un ruolo da catalizzatore negli avvenimenti del maggio 1968 in Francia.

Sin dalla conferenza di fondazione, Debord, convinto che esiste una relazione mutuamente determinante tra l’urbanistica ed il comportamento umano, proclama: “Noi pensiamo che è necessario cambiare il mondo. Vogliamo il cambiamento più libertario della società e della strada in cui ci troviamo rinchiusi. Dobbiamo costruire ambienti nuovi che siano allo stesso tempo prodotto e strumento dei nuovi comportamenti”.

I membri dell’IS sono tra i primi a contestare i dogmi dell’ideologia modernista, responsabili ai loro occhi della alienazione dell’individuo nella società.

La città moderna, spazio del tardivo capitalismo, quella della “società dello spettacolo”, come la definisce Debord, soffre l’unificazione e l’omogeneizzazione crescenti, che i Situazionisti propongono di sostituire con una serie eterogenea, ribelle e liberatoria di “unità d’ambienti”. Prima di abbozzare un quadro urbano per un mondo futuro che sarà comunitario, socialista e post-industriale, i Situazionisti cercano di analizzare la città esistente. Essi praticano una “deriva” per esplorare le diverse emozioni che suscitano i diversi quartieri, in modo analogo alle “errances” dei gruppi surrealisti che gravitano intorno ad André Breton negli anni ‘20. Debord inventa, nella sua Naked City, la psicogeografia, un neologismo che evoca “lo studio degli effetti precisi del milieu geografico e sul suo agire nei

comportamenti affettivi degli individui". Come i Surrealisti, anche i Situazionisti praticano il "detournement", cioè il reimpiego in una nuova unità di elementi artistici preesistenti. Questa strategia produttiva di "desorientation" fa intervenire il reimpiego di frasi da fonti non riconosciute, il rimontaggio di sequenze cinematografiche o la riproduzione di una parte di una città nel contesto di un'altra.

Questa visione utopica fu tradotta nel progetto New Babylon (1959-66) di Costant che propose un modello di città sperimentale, costituita da zone di gioco, nelle quali gli abitanti nomadi potevano scegliere collettivamente il loro habitat e la loro organizzazione dello spazio. Le scoperte tecnologiche avevano liberato l'uomo da compiti meccanici e ripetitivi, permettendogli di dedicarsi ad una vita di creatività. L'urbanisme unitarie ingloba i problemi dell' habitat, degli scambi commerciali, denuncia lo spettacolo delle città supplemento dei musei. Considera la città come terreno di gioco in partecipazione. Le città che immaginano prendono le forme delle metropoli nomadi in perpetua trasformazione dove in strutture giganti gli individui potranno creare il proprio ambiente. Una parte delle maquette di New Babylon di Costant - nonostante la difficoltà intrinseca di rappresentare un desiderio di trasformazione perpetua e la fissità di tutte le rappresentazioni di questo movimento - costituisce quella che lui chiamava una "città differente per una vita differente"; l'evocazione di spazi quotidiani che incarna e riflette i desideri del

homo-ludens". "Le città funzionali fino ad ora create nella storia dove le vite umane erano consacrate all' utilitarismo non risponderanno più ai bisogni totalmente differenti del homo-ludens. L'ambiente del homo-ludens dovrà essere flessibile, modificabile, e dovrà permettere tutti i movimenti, tutti i cambiamenti di luogo o d'umore, tutti i modi di comportamenti [...]". Lo spazio di Constant è labirintico, rivelatore di un numero infinito di possibilità inerenti a ciascun momento e spazio. Nel suo dipinto *Ode à l'Odéon* (1969), commemorando il ruolo centrale che ha avuto questo edificio parigino nelle rivolte del maggio 1968, si ritrova il labirinto. La megastruttura leggera di New Babylon proporrà uno sviluppo modificabile e denso, su più livelli, al fine di incoraggiare il gioco, le interazioni sociali e la "dérive", in un dosaggio imprevedibile di ambienti transitori

Si cerca chiaramente di provocare un cambiamento urbano e sociale profondo nel creare l'ambiente appropriato a l'uomo post-industriale; dalle idee dello storico olandese Huizinga che individua nell' homo ludens l'importanza storica del gioco, e da quelle di Lefebvre, che condanna lo zoning dogmatico ed arbitrario della città nei funzionalisti, l' "homo faber" si trasformava in "homo ludens" con la sua necessità di un nuovo ambiente spaziale, di una serie di situazioni ed atmosfere vacue nell' effimero.

Un approfondimento: La Ciudad Lineal di A. Soria y Mata

La prima descrizione della città lineare apparve il 6 marzo 1882:

Un' unica strada di cinquecento metri di larghezza e *della lunghezza necessaria*: questa sarà la città del futuro, le cui estremità potrebbero essere Cadice e Pietroburgo, Pechino e Bruxelles.

Mettete in mezzo a questa striscia dei treni e dei tram, condutture per l'acqua, il gas e l'elettricità, serbatoi, giardini e, a intervalli, edifici per i diversi servizi municipali: la caserma dei pompieri, ospedali, polizia, eccetera, e sarebbero risolti in una volta sola tutti i complessi problemi che sono causati dalla enorme popolazione della nostra vita urbana.

Il nostro progetto urbano unisce le condizioni igieniche della campagna alle grandi metropoli, e inoltre prevede che le comunicazioni ferroviarie trasportino gratuitamente o a poco prezzo tutti i cittadini, come oggi le strade selciate o i marciapiedi.

Anche se Soria non era urbanista di professione, né aveva esperienza come tale, la sua teoria urbanistica, è degna di attenzione per l'ampiezza della portata. Può forse risultare utile enumerare le idee ed alcuni **principi fondamentali della città lineare** esposti in una lettera aperta pubblicata nella "Ciudad Lineal" del 28 febbraio 1913:

I problemi costruttivi di una città derivano da quello della locomozione. In ogni agglomerato, il problema fondamentale da considerare e da quale nascono tutti gli altri relativi alla costruzione, è quello della locomozione, cioè a dire della comunicazione delle rispettive case tra loro.

La forma di una città sarà perfetta quando la somma dei tempi impiegati per recarsi da ciascuna casa a tutte le altre sarà minima: come nel caso delle città lineari.

Se la forma della città deriva dalla forma della locomozione, è perché la struttura della città si trasforma inconsciamente, istintivamente, adattandosi non senza difficoltà e spese considerevoli, ai successivi progressi dei mezzi di comunicazione più rapidi, più frequenti e meno costosi, le città dovranno assumere necessariamente la forma allungata, la stessa forma lineare delle strade ferrate.

Il piano di simmetria, di sessualità e di progressione proprio dei battelli e dei veicoli di ogni

specie, i quali non sono che delle piccole città mobili, costituisce la caratteristica che

determina anche la superiorità della città lineare, a forma vertebrata animale, nei confronti

delle città moderne: città-punti, città-vegetali, o, tutt'al più invertebrate.

La forma perfetta deve quindi accordarsi al piano di simmetria, di sessualità e di progressione

delle forme animali.

Il progetto di una città deve precederne la costruzione. Se il progetto di una casa deve precederne la costruzione, a maggior ragione l'attuazione di un progetto di città sul terreno deve precedere la costruzione della città medesima.

Le forme geometriche delle strade e degli isolati dovranno essere

preferibilmente regolari per risultare più belle, più agevoli e più economiche, nonché più utili, delle forme irregolari. Dai due precedenti principi discende quindi che la configurazione della città deve essere quella di una strada principale larga almeno 40 metri che faccia da asse o colonna vertebrale dell'organismo urbano. Al centro di essa si dovranno costruire innanzitutto due o più linee ferroviarie, preferibilmente elettriche.

Dato che le forme geometriche regolari – quadrati, rettangoli, trapezi – sono più perfette e

hanno un perimetro minore di qualsiasi altra figura irregolare di uguale superficie, è

indispensabile che le divisioni o suddivisioni dello spazio urbano (che costituiscono le

vertebre di tale organismo invertebrato) siano determinate da linee perpendicolari alla

strada ferrata del viale principale e risultino distanti almeno 20 metri dalle vie trasversali.

Tale distanza consente che alcuni servizi della città, come le condutture dell'acqua, del gas e

dell'elettricità, siano effettuati a mezzo tratti di tubature diritte con incroci ad angolo

retto: cosa che ne riduce il costo migliorandone anche l'uso, diversamente da quello che

avviene nelle odierne città, altrimenti dette città invertebrate.

In una città lineare di forma regolare, con strade diritte a aree rettangolari e quadrate, la vita è più confortevole e meno costosa che in una città giardino ad aree irregolari e strade anguste e sinuose; tra le altre ragioni, perché si impiega più tempo per la locomozione, l'approvvigionamento di commestibili e, in genere, per tutte le esigenze della vita urbana. L'estensione delle aree o vertebre, che è variabile, dipenderà dalla funzione, pubblica o privata, cui è destinata ciascun edificio. Per le normali esigenze della maggior parte degli edifici è sufficiente un fronte esteso da 100 a 500 metri lungo la via principale. La suddivisione delle aree o parcelle in lotti sarà più efficiente ed economica se vi si adatteranno costantemente le stesse forme, sempre che la intera area non sia invece necessaria per costruirvi degli edifici pubblici, quali università, caserme, officine, mercati scoperti e coperti, bazar, parchi di divertimento, ecc.

Ripartizione del terreno: 1/5 per l'abitazione, 4/5 per la coltivazione. Gli edifici pubblici o privati, lussuosi o modesti, non occuperanno mai, nonostante qualsiasi eventuale pretesto di apparente bontà od urgente necessità, più della quinta parte della superficie di terreno destinata alla costruzione. Il resto sarà dedicato alla coltura di frutteti, giardini, orti, prati, boschi, ecc. L'estensione minima di una abitazione, anche la più modesta, non dovrà essere inferiore ad un quadrato di 20 metri per 20, cioè a dire 400 mq; 80 dei quali per la casa o alloggio e 320 per l'allevamento di animali da cortile, orto, giardino o frutteto. Il terreno deve essere cintato da appositi arbusti difensivi che abbiano un valore agricolo o industriale.

Indipendenza e separazione delle case tra loro. La città lineare, sistema costruttivo di città applicabile in qualsiasi luogo ha il seguente motto: a ogni famiglia una casa; in ogni casa un'orto e un giardino.

Duplici allineamento. Tra il recinto del terreno e la facciata principale delle case deve correre uno spazio di almeno cinque metri; spazio destinato a giardini, oggetti ornamentali, ecc. Ciò per ragioni di estetica urbana ed al tempo stesso nell'eventualità si rendesse necessario l'ampliamento delle strade.

La triangolazione. La nuova architettura razionale delle città non può passare dalla fase dell'idea a quella dell'esecuzione senza adattarsi all'ambiente creato dalla geografia e dalla storia.

Il mezzo più adatto per far sì che le città-punto del passato – nelle quali il valore del terreno decresce secondo linee concentriche a misura che ci si allontana dal centro alla periferia – possono coesistere accanto alle città lineari dell'avvenire – nelle quali il valore del terreno è inversamente proporzionale alla distanza delle vie parallele dal viale principale – è di collegare tra loro le attuali città, o città-punto, mediante delle città lineari fornite di propri mezzi di locomozione. In tal modo, col tempo, in ogni paese si formerà una vasta rete di triangolazioni, entro la quale la superficie di ciascun triangolo urbano, determinato ai vertici dalle città antiche e ai lati dalle nuove, verrà destinato ad attività agricole e industriali.

I punti difficili. Per attraversare corsi d'acqua, perforare montagne e sormontare le varie difficoltà che si presenteranno lungo il tragitto – sia a causa di centri abitati già esistenti o di altri impedimenti già esistenti – la larghezza delle città lineari, nei punti difficili del tragitto, dovrà essere ridotto allo spazio strettamente indispensabile al tracciato del binario, unico o doppio, della ferro-tramvia. Nel caso che tra le città lineari e il centro delle città punto non si posa di altri mezzi di comunicazione, si ricorrerà a delle ferrovie sopraelevate o sotterranee.

Il ritorno alla natura. L'esodo dalle città verso le campagne abbandonate. Scopo principale della città lineare sarà quello di capovolgere l'attuale movimento dalla campagna verso la città – movimento che risulta dannoso e anarchico, annunciando grandi sommovimenti – in un diverso movimento, pacifico, quale sarebbe l'esodo dalle città verso la campagna; e ciò senza che si debbano abbandonare le finezze, le comodità e i benefici della civiltà e del progresso materiale. L'architettura razionale delle città, che ritorna alla natura tanto disprezzata e avvilita nelle grandi capitali moderne, è il germe di un progresso metodico, o piuttosto di una rivoluzione pacifica, che merita la considerazione e l'incoraggiamento da parte di tutti gli uomini di stato previdenti.

Giustizia nella ripartizione della terra. La città lineare rappresenta la realizzazione, in senso conservatore e con procedimenti conservatori, dell'idea apparentemente rivoluzionaria di una equa ripartizione della terra.

Nel 1930, la Compagnia Madrilenia di Urbanizzazione pubblicò un opuscolo pubblicitario che si apriva con la seguente dichiarazione:

La Ciudad Lineal di Madrid è stata progettata, sperimentalmente, come una fascia di costruzioni quasi circolare di 52 chilometri, una sorta di satellite della capitale, a distanza di circa sei chilometri da essa.

Il principio fondamentale di questa nuova forma di urbanizzazione è concepito in modo da mutare radicalmente l'organizzazione delle città, le quali nel prossimo

futuro verranno edificate sulla base di strade ferrate e di spaziosi viali-asse che costituiranno le arterie principali del traffico. Esse potranno venire adottate, inoltre, per incanalare l'espansione delle città già esistenti. Nel primo caso l'urbanizzazione si estenderà a fascia lungo l'aperta campagna, creando nuova vita e nuova produttività su entrambi i margini del proprio tracciato; nel secondo produrrà i medesimi benefici collegando due città nuclei, o prolungandone una in senso longitudinale. Cosa che renderà possibile mettere a disposizione degli abitanti la terra da coltivare, quella madre natura che oggi si va discostando sempre più dal cuore delle città più popolate con pregiudizio della salute pubblica e danno del patrimonio agricolo-industriale.

L'opuscolo edito nel 1934, dove, in polemica con la diffusione ed il successo delle Garden City, si cerca di rafforzare e divulgare i principi della città-linea, cominciava così:

In ogni parte del mondo, nell'estendere la città, si è tentato di risolvere con vari mezzi il problema di fondere e alternare la vita cittadina con quella rurale.

Nessuno però ha risolto il problema come lo ha risolto la città lineare; e ciò appunto per non aver tracciato la struttura della città come essa la traccia, cioè mediante fasce urbane che si vanno sviluppando, in senso longitudinale, lungo le vie di comunicazione.

Cosa, questa, che consente di risolvere due problemi: quello dei trasporti e quello – grave, fondamentale – di poter distribuire razionalmente, soddisfacendo esigenze igieniche e di comfort, i cinque diversi settori della vita: quello del focolare domestico, o intimo; quello delle relazioni sociali, o urbane; quello della natura, o rurale; quello della produzione agraria, o delle coltivazioni; quello della produzione industriale.

Se è indispensabile che esistano questi cinque settori vitali, e altrettanto indispensabile che essi siano distinti tra di loro. Nelle zone agricole e in quelle di abitazione, non dovrebbero mai sorgere fabbriche. La fabbrica comporta fumo, agitazione, fastidio, rumori. D'altro canto, città e abitazione sono incompatibili tra loro, e il volerle far coesistere obbliga a rinunciare a un giardino, a un adeguato spazio coltivabile – carissimo in città, facilmente ottenibile, invece, in periferia. Le città razionali devono essere strutturate in modo che l'uomo possa trovarvi i seguenti elementi: nella propria casa, solitudine, pace e il verde dei giardini, con

tutto quel che essi comportano di luce, aria, sole e bellezza; nelle città, negozi, uffici, studi professionali e luoghi di divertimento; nelle fabbriche, produzione industriale; nei campi, coltivazione naturale, senza alcun elemento nocivo. Perché questa strutturazione sia realizzabile, occorre una soluzione al problema dei trasporti: far sì che l'operaio della fabbrica, terminato il proprio lavoro, possa godere degli agi della città; che l'uomo che lavora in città possa trascorrere lontano da essa le ore di riposo, dedicandole alla famiglia. Occorre, quindi che esistano dei mezzi di locomozione che colleghino tra loro i cinque settori.

Abitare in città e in campagna contemporaneamente; usufruire dell'una e dell'altra, potersi recare in fabbrica e tra i campi, senza che la fabbrica soffochi la città o che la campagna ci isoli da essa; poter abitare nell'uno e nell'altro posto godendone i benefici, ma separatamente: ecco il problema, che si può risolvere soltanto con i mezzi di trasporto rapidi che ci portino in poco tempo, e con poca spesa, da una zona all'altra.

Ciò si può ottenere soltanto con le città lineari, le quali sono le uniche che si sviluppano lungo una colonna vertebrale che fa loro da asse. In longitudine, quindi, non in latitudine. L'unico modo per risolvere il problema dell'agevole comunicazione tra i cinque settori è di situarli in prossimità delle vie di comunicazione; prossimità che si può ottenere solo quando tali settori siano costituiti da strisce di terreno lunghe e strette, parallele alla strada. E' solo così che si potrà disporre di un accesso immediato dai detti settori all'asse centrale. Una volta che ci si trovi sull'asse o vertebra centrale, risulterà poi rapido anche lo spostamento in senso longitudinale. Il problema, così, sarà risolto.

Esiste una legge geografica secondo la quale civiltà e urbanesimo si sviluppano a preferenza lungo i fiumi navigabili, e ciò in quanto il fiume navigabile costituisce il mezzo più comodo ed economico di comunicazione. Dire carrozzabile e dire fiume è quindi, in questo caso, lo stesso: dove esiste una via di comunicazione, urbanesimo e civiltà si estenderanno in senso longitudinale, da entrambi i lati di essa. Ossia, in altre parole: dove la legge naturale della geografia sarà divenuta realtà, sorgerà spontaneamente la struttura delle città lineari.

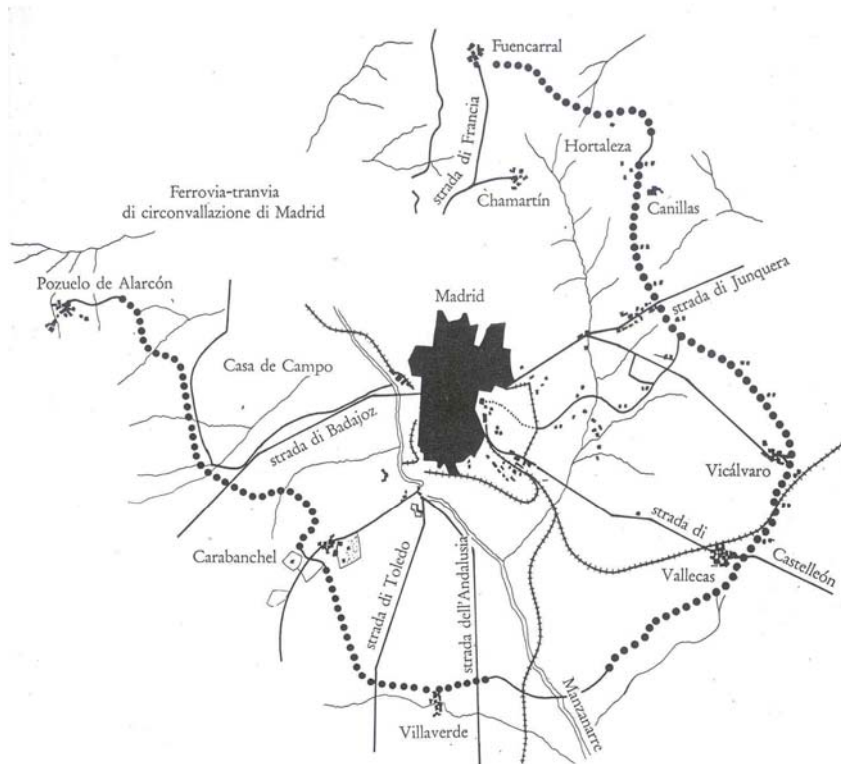


fig. 1 – Ciudad Lineal di Madrid

Pianta della ferrovia attorno a Madrid progettata da Soria y Mata con funzione di asse per i diversi tratti della Ciudad Lineal.

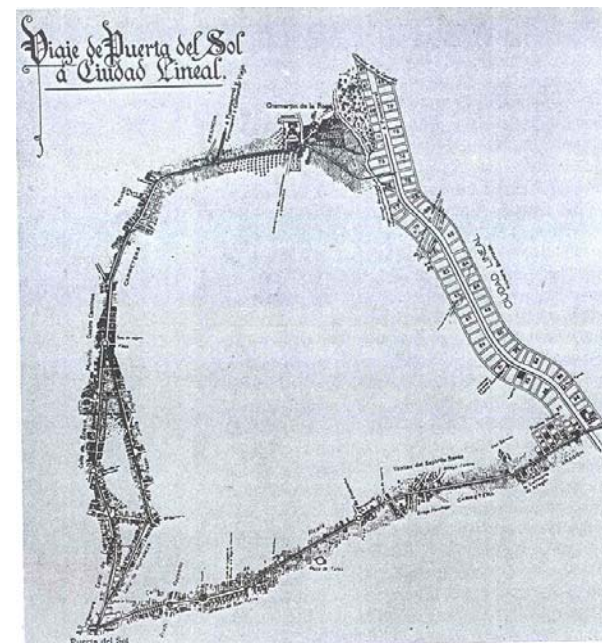


fig. 2 – Ciudad Lineal di Madrid

Pianta del primo quartiere della Ciudad Lineal di Madrid: l'unico tratto che si riuscì a costruire. Vi si scorgono anche le strade carrozzabili che la collegano a Madrid.

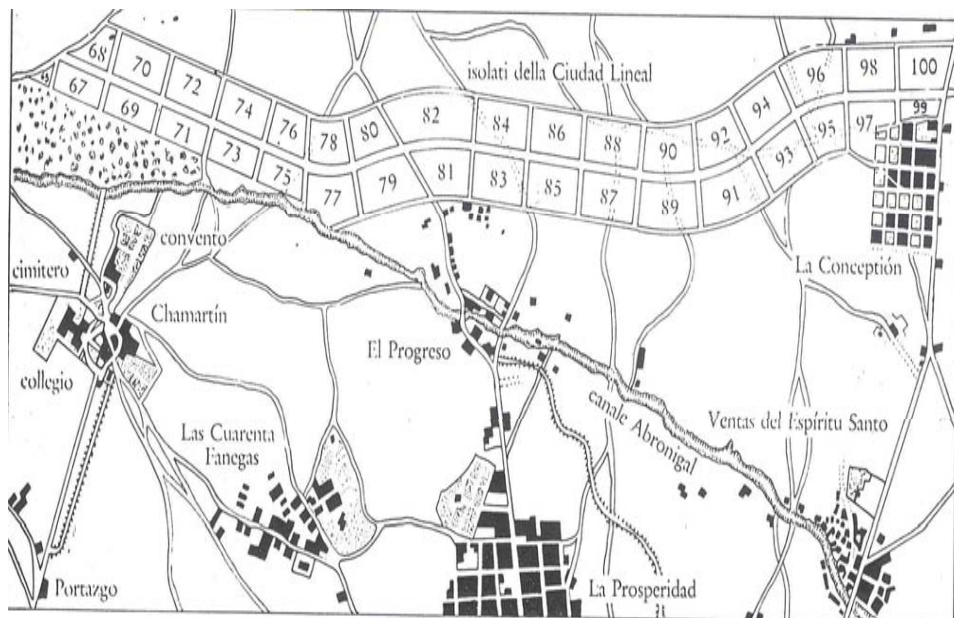


fig. 3 – Ciudad Lineal di Madrid

Pianta del primo quartiere di 5200 metri di lunghezza, dalla strada carrozzabile d' Aragona alla pineta di Chamartín.

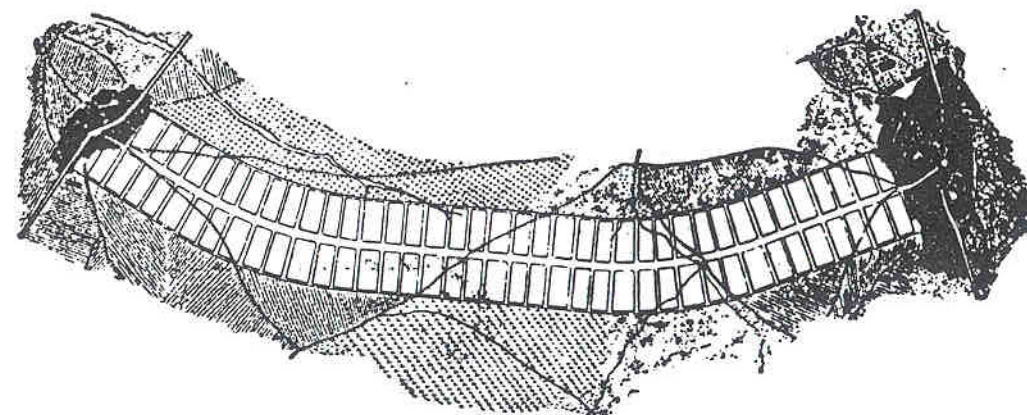


fig. 4 – Teoria delle città lineari.

.Esempio di una città lineare che collega due città agglomerate, ossia di una città lineare moderna che unisce due città-punto antiche.

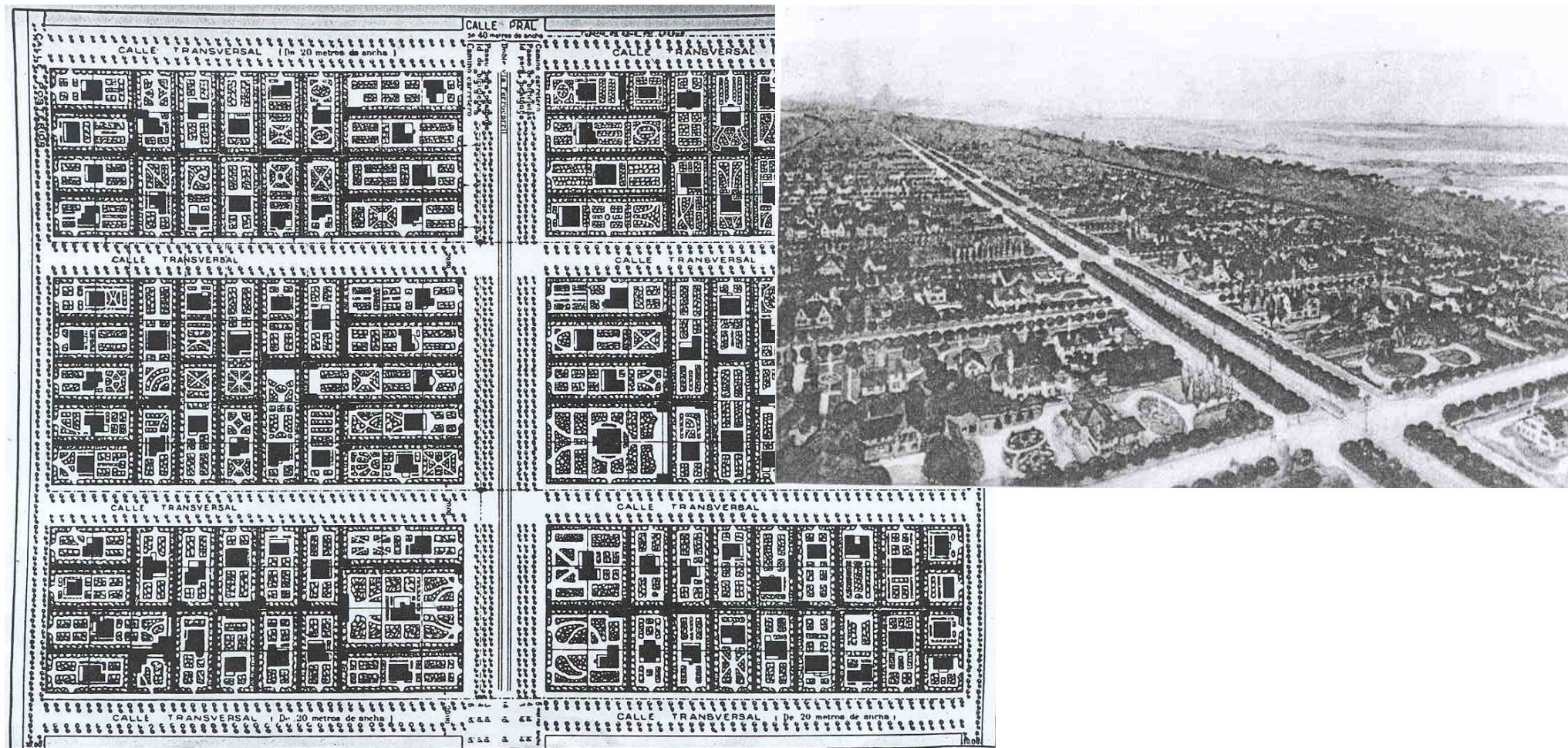


fig. 5,6 – Ciudad Lineal di Madrid

Pianta e veduta aerea, con le zone verdi che ne delimitano i due lati. Un viale largo 40 metri, alcune file di alberi e la duplice pista per i veicoli ne costituiscono l'asse. Intervallati di 300 metri tra loro si possono vedere strade trasversali, larghe 20 metri che formano dei "superblocks" di 40-60000 metri quadri.

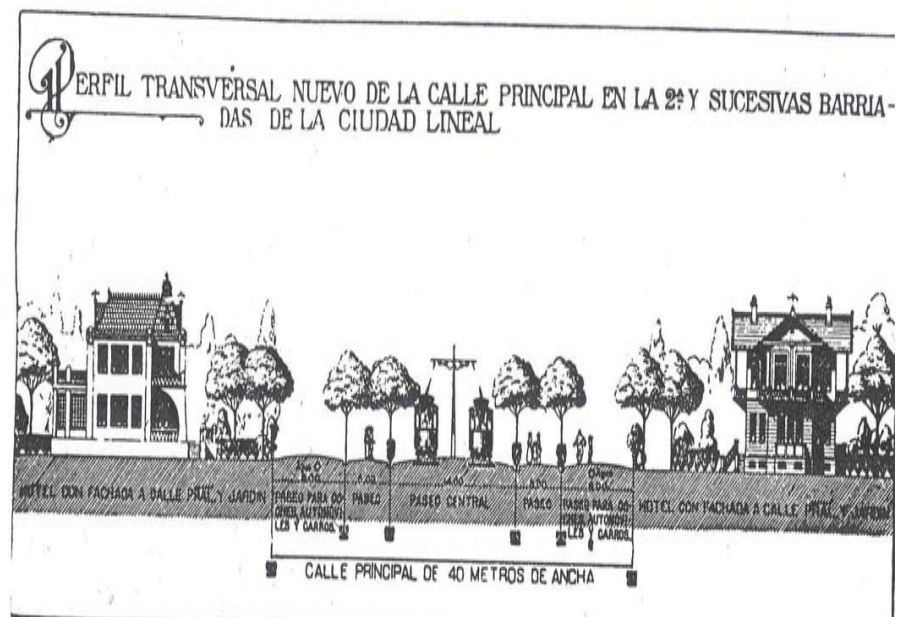


fig. 7 – Ciudad Lineal di Madrid

Profilo trasversale originale della strada principale del primo quartiere della C.L.

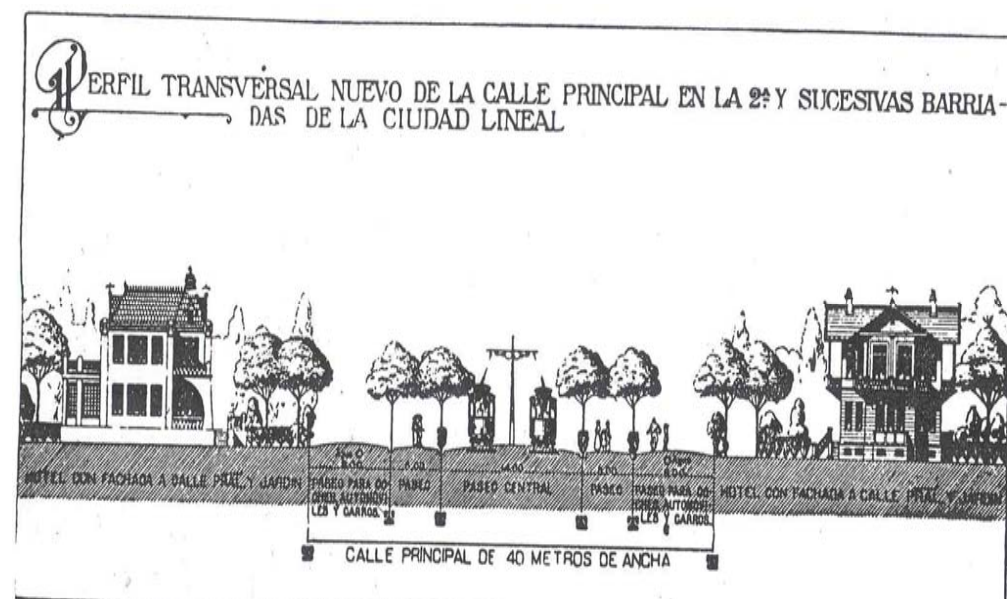


fig. 8 – Ciudad Lineal di Madrid

Nuovo profilo trasversale originale della strada principale nel secondo quartiere, e nei successivi, della C.L.

Approfondimento di un modello urbano: sviluppo della città lineare

Nel nostro secolo sono state avanzate numerose proposte per progetti di tipo lineari influenzati dalla proposta di Ciudad Lineal di Soria y Mata; i progetti suggeriti possono in realtà classificarsi in realtà in classi diverse e rappresentano diverse tendenze nella progettazione del ventesimo secolo. Si tenta qui di classificarli secondo la loro forma e/o funzione lineare, e di illustrare le principali classi con esempi rispettivi.

Piani lineari ad asse semplice

I progetti lineari apparentemente più semplici sono naturalmente quelli che si basano su un asse o nucleo singolo di lunghezza indefinita. Questo nucleo può essere composto da servizi di semplice trasporto, o da un solo edificio ininterrotto; in quest' ultimo caso la struttura può essere principalmente residenziale, o costituire, invece, un nucleo di servizi civici o di altro genere a carattere pubblico centrato sul "metro".

La *ciudad lineal* madrilenza è ovviamente l'archetipo del genere semplicemente arteriale.

La ***Plug-in City*** (città innesto) del gruppo Archigram – è essenzialmente di questo tipo, pur essendo peraltro uno schema complicato dall' impiego di megastrutture per produrre un tessuto

urbano multipiani. La città innesto sembra strutturarsi su numerosi tipi basilari di trasporto arteriale: monorotaia, per il trasporto a elevata velocità; strade sopraelevate per le sue case sopraelevate mobili, e tracciati convenzionali lungo i quali si spostano le gru che innestano e disinnestano le strutture intercambiabili che compongono la città

(fig. 1). Dal tempo dei primi progetti lineari è stato sempre sottolineato il fatto che una città lineare su rotaie si può costruire mentre si espande, e altresì può anche evidentemente smontare agevolmente le proprie strutture. Questa può essere considerata quindi una forma di progettazione di "consumo", e anche di tipo "transitorio".

La ***Roadtown*** (città strada) di Edgar Chambless (1910) fu il primo esempio di nucleo lineare composto da un edificio ininterrotto – in questo caso primariamente residenziale, ma comprendente anche altri servizi. L'idea di questo inventore americano consisteva in un edificio senza fine, costruito in cemento colato, con tre piani di monorotaie di trasporto sotto di esso, e una interminabile passeggiata sul tetto (fig. 2).

Questo nucleo doveva essere di due o tre piani, e costruito via via che cresce, con il cemento brevettato di Edison, da macchine che posano sul suo stesso sistema di rotaie. I mercati e gli edifici pubblici si succedono a intervalli come parte del nucleo, che è fiancheggiato in alcuni punti da edifici sussidiari. Anche se apparentemente

meccanica, la Roadtown è in realtà un progetto agricolo, inteso allo scopo di portare la gente a contatto con la campagna per coltivarla, che deve eventualmente servire come di schema di colonizzazione agricola. Nei limiti del possibile, la Roadtown dovrebbe scorrere attraverso l'aperta campagna per coltivarla, e i suoi abitanti dovrebbero creare lì i propri giardini. I treni sotterranei devono essere senza fumo e silenziosi. Ogni genere di ritrovato meccanico dovrebbe essere disponibile per risparmiare alle donne il lavoro di casa. Ogni abitazione, in questo nuovo ambiente a misura umana, dovrebbe comprendere una stanza da lavoro.

Qualcosa di analogo alla Roadtown era contenuto nei progetti di Le Corbusier per Rio de Janeiro e Algeri intorno al 1930 (fig. 3); in questo caso, le arterie autostradali dovevano scorrere sul

crinale delle strutture di abitazioni. Queste ultime sono soltanto residenze lineari, non città lineari, ma sembrano anticipare le megastrutture degli anni '60.

Un altro esempio di questo progetto a monostruttura al quale si è accennato è quello che contiene i vari elementi pubblici della città ma *non* le residenze. Un chiaro esempio ne è la ***Metrolinear*** concepita da Reginald Macolmson (fig. 5). Il nucleo del sistema di Macolmson è costituito da un edificio continuo. In esso si alternano zone

amministrative- commerciali e zone per l'industria leggera, in sezioni di dodici chilometri ciascuna. Le unità amministrative-commerciali comprendono i trasporti ferroviari e di altri genere in due piani sotterranei, sopra i quali è costruito un' edificio continuo a quattro piani per il parcheggio.

Il tetto di quest'ultimo serve da passeggiata per i pedoni ed è progettato come una successione di spazi pubblici: a intervalli di ottocento metri esso è sormontato da più alte strutture commerciali. Ad uguale intervallo, oltre le autostrade, si elevano alti edifici a pianta stellare, uniti all' edificio centrale per mezzo di sottopassaggi, mentre i piani a diversi livelli del traffico delle merci, dei veicoli e dei pedoni comunicano per mezzo di ascensori, scale mobili, e rampe d' accesso. A fianco, nella campagna ci sono le aree residenziali, sistemate in gruppi che comprendono residenze basse e alte, e gli edifici pubblici. Vengono poi i parchi e le tenute agricole. L' industria pesante è allineata su una propria cintura arteriale, a nove km. Circa di distanza, ed è collegata col centro ad intervalli di 12 km.

Piani lineari per la produzione

L'altro piano lineare classico è quello sistemato in fasce parallele anziché lungo un' unica linea. Questo tipo nacque dalla progettazione di città industriali, ed è stato solitamente impiegato per insediamenti collegati alla produzione dell' industria pesante.

L'esempio più famoso è quello elaborato da Miliutin, importante funzionario sovietico per un complesso di nuove città industriali intorno a Stalingrado, e pubblicato nel suo libro sulla costruzione delle città socialista nel 1930, durante il periodo iniziale del primo piano quinquennale. Nel progettare una città per la costruzione di trattori, Miliutin si ispirava a quella che potremmo definire metaforicamente la catena di produzione. Egli affrontò il problema della città industriale come se si trattasse di un progetto o di un'analisi di impianto produttivo su larga scala con propulsione a vapore (fig. 6). Ogni elemento della vita e del lavoro, e il movimento lungo le linee o in mezzo a esse, era considerato come un procedimento della catena di montaggio. Oltre a ciò, la soluzione composta da elementi paralleli, proposta in *Tractorstoi* da Miliutin per razionalizzare i flussi interni del traffico, gli consentiva di impiegare una striscia isolante di verde per dividere la zona residenziale da quella industriale, secondo uno schema di progettazione che i CIAM resero in seguito canonico.

Inoltre Miliutin propose una particolare variante nel confronto città-campagna, naturale corollario del progetto lineare: la scarsa profondità della sua città consentiva ai contadini dell'attigua zona rurale di frequentare le stesse scuole e gli altri servizi cittadini e pertanto di rompere le distinzioni tra proletariato urbano e rurale. Vi furono numerosi prototipi di questo piano di Miliutin in cui i progettisti russi mostrano di avere conoscenza della formula di Soria; la base

teorica, inoltre, per l'efficienza di Stalingrado risiede nell'analisi industriale e nelle procedure della catena di montaggio di cui uomini come Taylor e Ford erano stati i pionieri. In effetti a sua volta sembra aver suggerito il criterio di questa progettazione regionale infrastrutturale; Ford intendeva infatti intorno al 1921 intendeva sfruttare le dighe del fiume Tennessee per alimentare l'industria di fertilizzanti e di trattori in una serie di piccoli centri industriali che dovevano estendersi per centoventi chilometri in una città continua. I giganteschi concentramenti industriali potevano così essere decentralizzati, teorizzava Ford; la città disgregata sarebbe stata abbandonata, e ogni famiglia avrebbe avuto il proprio acro di terreno in una comunità di case e giardini, esattamente come Soria Y Mata. Una volta enunciata, la logica della formula di Miliutin sembrò a molti incontrovertibile. Le Corbusier è tra coloro che si ispirano al progetto russo – che egli certamente conobbe di prima mano durante i soggiorni a Mosca – quando studiò l'assetto industriale del suo progetto regionale. Egli auspicava tre tipi di attività umane e di schemi di insediamento: fattorie radianti decentralizzate; città centrali di scambio comunitario, politico, sociale e intellettuale; e la *cité linéaire industrielle*, che doveva estendersi lungo i collegamenti tra le città centrali (fig. 7-8) Nel suo diagramma, quest'ultimo tipo di progetto era concepito come un circuito elettrico composto da potenti cellule di produzione industriale, collegate alle correnti di trasporto (idriche, ferroviarie, camionali, automobilistiche, che scorrono in via

parallele) e alla strada che si snoda attraverso le aree residenziali. La scala di queste soluzioni è continentali, come si ritrova anche tra le proposizioni di Soria, e la loro disposizione e il loro isolamento per mezzo del verde ricordano in parte Miliutin.

Piani lineari composti

Una delle prime e più insistenti critiche rivolte alla città lineare era che essa, pur essendo la migliore soluzione per alcuni aspetti o processi della vita moderna, non lo era altrettanto per quanto riguardava le attività comunitarie o gli schemi residenziali, e che mancava altresì di quel fervore concentrato che generalmente si associa con l'idea del "centro" cittadino. Lo sforzo di confutare questa critica ha dato luogo a un gran numero di progetti che potremmo definire lineari composti, soluzioni che generalmente contengono teorie di progettazione diverse da quella puramente lineare. Alcune di queste rappresentano un tentativo di avvicinarsi allo sviluppo naturalmente radiale della città; altre sono basate su una Ringstrasse circolare (analogamente al processo di Soria per Madrid). Le soluzioni più svariate sono state proposte per conferire al progetto lineare attenuato ed essenzialmente decentralizzato un senso di coesione civica o residenziale. Schemi di progetto di forma astratta, a perline infilate, a fiocchi di neve, a lisca di pesce e persino a foglia ne sono il risultato. Forse la variante più semplice fu quella proposta nel 1919 da Gonzalez del Castillo , che divise la città lineare,

originariamente continua, in una successione di unità separate, fornendo a ciascuna di esse un proprio centro civico, dei fori, tipo romano imperiale, in posizione baricentrica. Questa rottura sul concetto di città lineare come entità continua e sviluppabile all'infinito, trae origine dall'interesse di Gonzalez del Castillo per la città giardino. Egli propose all'Esposizione della ricostruzione a Bruxelles un piano regionale che consisteva in una serie di città a striscia, più ampie della Ciudad Lineal, ognuna delle quali sufficienti ad ospitare 60.000 abitanti. Per questo l'estensione in lunghezza di ogni unità nel nuovo progetto della ***Città Lineare Belga*** (fig. 9), doveva essere circa di dieci km., e doveva avere un centro municipale all'incrocio di due grandi assi, pressappoco nel centro. In secondo luogo la città lineare come tale doveva essere separata dalla compagnia da due strisce di verde e le differenti funzioni dovevano essere rigidamente separate all'interno della città per mezzo di una regolamentazione delle diverse zone. Il viale principale doveva collegarsi con un aeroporto e con le principali linee ferroviarie le quali dovevano scorrere fuori dalla città e non lungo l'asse centrale.

La città lineare a circuito, detta ***ALCAN***, di Cullen e Mathews, fa parte di questa tradizione discontinua: una collana di perle non allacciata, che può adattarsi comodamente a ogni tipo di terreno o di costruzione preesistente (fig. 10). "La chiave del dilemma" essi scrivono "è la relazione uomo-macchina che non è stata ancora risolta". La soluzione da loro proposta è di disporre una scala laterale

e verticale (e cioè in altezza) per i pedoni, e longitudinale per i veicoli a motore e le monorotaie. L'ALCAN in qualche modo ricorda il progetto originale di Soria per l'insediamento lineare intorno a Madrid. La distinzione operata da Soria tra uomo e trasporto è stato uno dei suoi contributi fondamentali.

Interessante anche il *progetto per l'anno 2000 di Washington*, progetto lineare di città satelliti radiali (1961). Quest'ultimo è composto da corridoi "urbanizzati" che si irradiano da Washington, in una sequenza di città satelliti autosufficienti intervallate. Grazie agli eccellenti mezzi di trasporto, gli stabilimenti industriali possono allinearsi lungo i corridoi che scorrono in mezzo ad esse.

Un'altra categoria di progetti lineari composti si serve di assi minori che attraversano l'arteria principali. Uno dei più originali e sofisticati di essi è la Rush City Reformed di R. Neutra intorno al 1925 (fig. 11). Il nucleo centrale di questa città consiste in una striscia relativamente stretta di edifici commerciali e amministrativi; l'asse di questo nucleo è un'autostrada ad accesso regolato con trasporti a rotaia che scorrono sotto il piano stradale. La superficie del terreno era riservata interamente alle automobili e al parcheggio, il movimento dei pedoni doveva aver luogo su piastre sopraelevate. Perpendicolarmente a questo "nucleo lineare regionale". Su entrambi i lati scorrevano le autostrade che lo intersecavano consentendo l'accesso a zone parallele di residenza, di verde e di industria. Anche se al tempo del suo progetto era influenzato dal Futurismo di Sant'Elia, Neutra non

era soltanto preoccupato dai sistemi di trasporto multipiani, com'era Sant'Elia, ma rivolgeva molta attenzione ai dettagli delle aree residenziali: le zone per il tempo libero, l'isolamento e la varietà dei tipi di abitazione. Neutra era profetico nella priorità che attribuiva al trasporto automobilistico. Il suo progetto doveva unire due principali stazioni di trasporto, poste alle estremità del suo asse, anche se probabilmente si trattava di uno schema che doveva essere utilizzato in unità multiple.

Decentramento lineare

I primi progettisti a insistere nell'impiego del progetto lineare per ottenere il decentramento sembrano essere stati i "disurbanisti" sovietici, verso la fine degli anni venti. Essi ritenevano che la progettazione lungo una linea di lunghezza indefinita avrebbe reso possibile la completa disgregazione della città. Ciò in realtà non fu mai realizzato per ragioni pratiche, ma l'interpretazione del progetto Leonidov-ODSA per Magnitogorsk (fig. 12-13-14-15) concepita per una prospettiva aerea sta a suggerire le dimensioni che i disurbanisti russi avevano in mente. La città "linea" si distende tra un complesso industriale e un gigantesco sovchoz. Nel progetto di concorso (1930) la nuova città deve essere creata come città continua senza costruzioni perimetrali, senza avere strade-corridoio, né cortili e suddivisioni in piccoli quartieri chiusi. Nel suo progetto Leonidov separa le linee principali di trasporto dalla zona residenziale, e cerca

di garantire a quest'ultima agevoli collegamenti con la produzione e la natura. Il rinnovamento della città inizia dalla casa d'abitazione. Leonidov progetta edifici bassi a struttura leggera ed edifici alti a forma di torre.

Anche dal punto di vista estetico la città è completamente rinnovata. Sul disegno geometrico della pianta, sul "tappeto" formato dalle strade, dal verde, dagli edifici pubblici bassi e di svariate forme, si innalzano i prismi delle alte case d'abitazione. Per la città erano previste molte aree sportive; le strutture per l'infanzia erano dislocate presso i complessi residenziali; veniva applicato coerentemente il principio della razionale organizzazione della rete dei servizi; i club della nuova città sono, secondo Leonidov, non solo luogo di riposo, ma centri di lavoro scientifico, di attività inventiva, di produzione artistica, di educazione fisica. Nella pianificazione delle case d'abitazione realizzata per Magnitogorsk, egli esprime il concetto dell'organizzazione del modo di vivere delle piccole collettività; ogni unità d'abitazione è composta da 16 piccole appartamenti ad una stanza (per due persone) e può fungere da casa d'abitazione singola o da segmento di una casa a torre. Dalla sua unità d'abitazione, Leonidov elimina completamente corridoi e passaggi, sostituendoli con una hall centrale e due luci, destinata al riposo collettivo, allo scambio culturale, alla ginnastica mattutina e ai pasti. Sul tetto della casa è previsto un giardino.

Megastruttura lineari

Un'altra principale classificazione del piano lineare è collegato alle "megastrutture": una categoria è rappresentata dalla lunghe megastrutture, da immense strutture urbane tridimensionali, che consistono di semplici tralicci giganteschi che devono essere sistemati (con strutture o piastre) accanto agli edifici per vari scopi. Un prototipo di questo progetto era il piano di Le Corbusier per Algeri che serviva contemporaneamente da struttura e da sistema di progettazione. Le città aeree che Yona Friedman (fig.16) immagina inserite in strutture a ponte continue sospese nello spazio, lasciandosi così alle spalle il vecchio mondo, ne sarebbero un altro esempio.

L'altra categoria è il tipo di megastruttura in cui l'intera città si espande su diversi livelli contemporaneamente, servita da autostrade sopraelevate, che si crea da sola persino il terreno sul quale essa è costruita. In questi progetti c'è molto dello spirito fantascientifico che gli americani Hugh Ferriss e Norman Bel Geddes avevano mostrato negli anni venti: le metropoli multipiani ad alta velocità del futuro. Prima tra questi è naturalmente il piano di Kenzo Tange per Tokio del 1960 (fig. 17-18-19). Altrettanto affascinante è il piano Pampus di Van den Broek e Bakema (fig. 20) che dovrebbe scorrere da Amsterdam sopra le sue adiacenti masse d'acqua. E' giusto ricordare questi due progetti, poiché entrambi estendono il piano lineare verso un nuovo dominio, l'acqua.

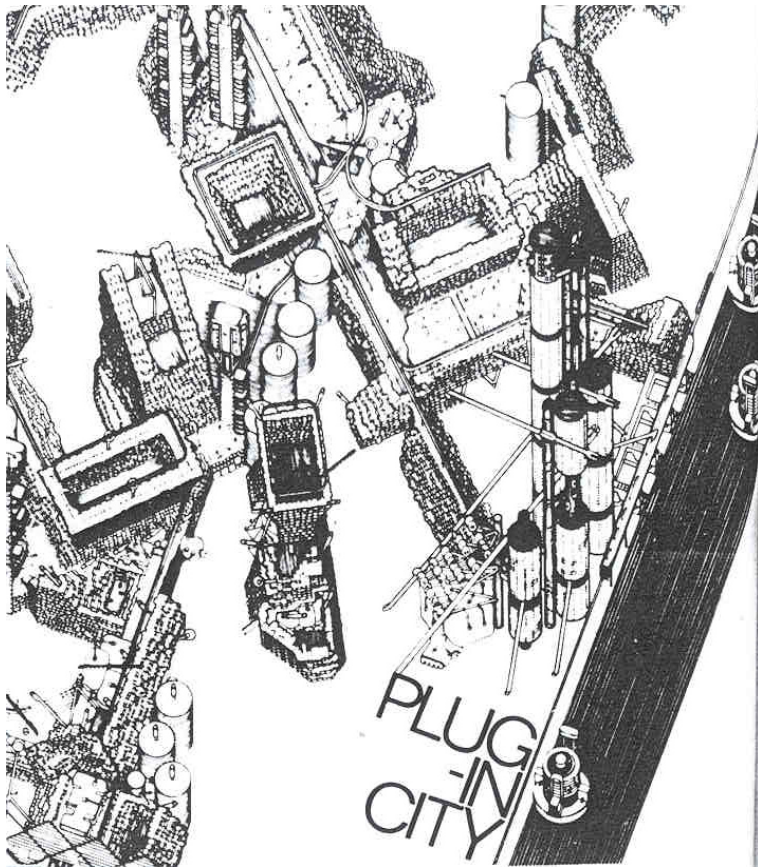


fig. 1 – PlugInCity – Archigram. 1964.

Disegno assonometrico di un distretto: un' "area di media pressione", come la definiscono in base alla densità di popolazione. Un complesso di strutture per vivere e lavorare (a sinistra) è innestato nelle arterie di trasporto (a destra). Le torri lungo la monorotaia a destra sono edifici sospesi che si muovono lungo la loro via sospesa.

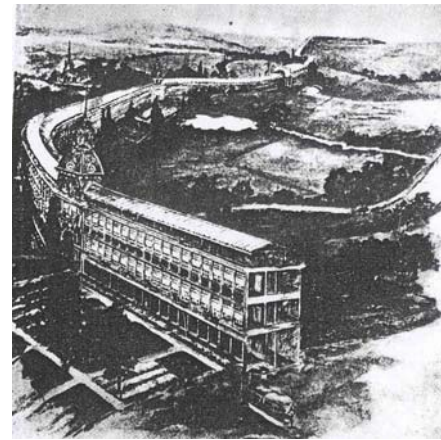


fig. 2 – Roadtown – E. Chambless. 1910.

Veduta aerea della Roadtown che si snoda attraverso la campagna.

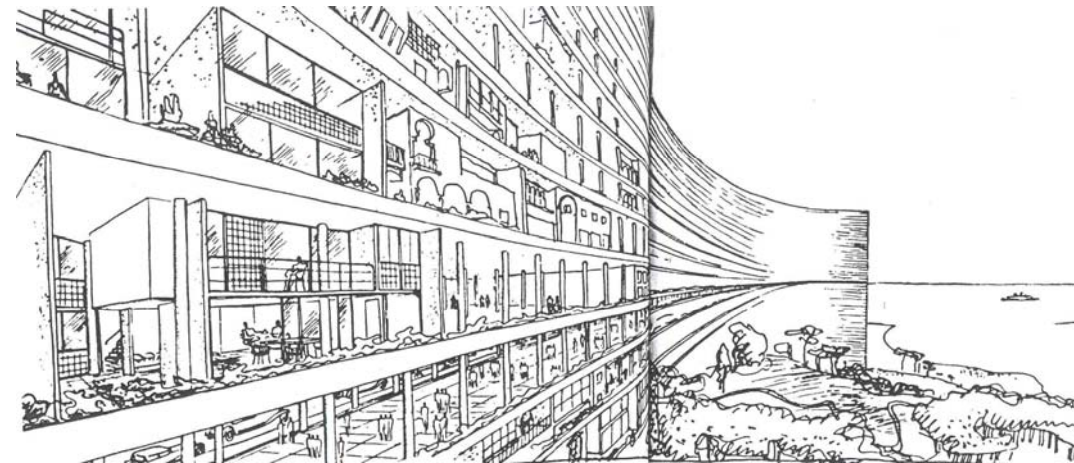


fig. 3 – Le Corbusier – Piano per Algeri. 1932

La "città giardino verticale" sormontata dal piano stradale concepita da Le Corbusier per Algeri, agli inizi degli anni '30. In questa struttura multipiani, l'architetto ha creato lotti "artificiali" sotto il piano stradale, per la costruzione di residenze individuali.

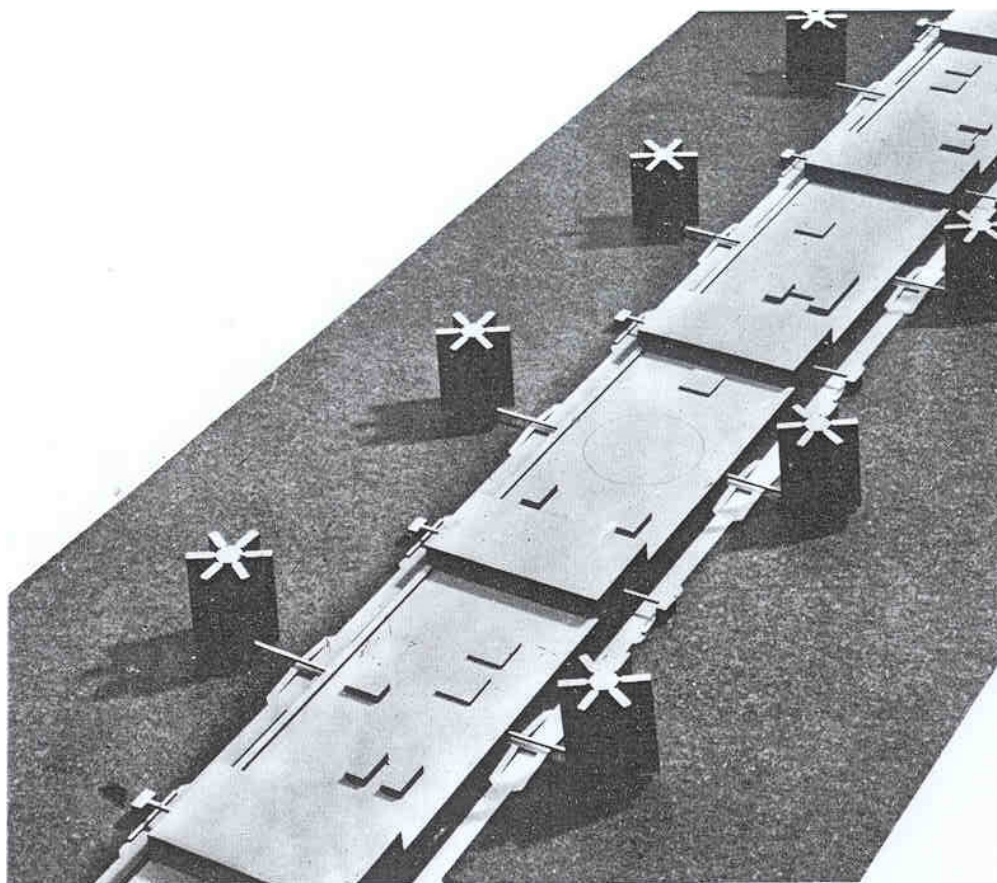


fig. 4 – Metrolinear – R.Macolmson. 1956

Plastico di una striscia di edifici amministrativi e commerciali posti nel nucleo centrale. Non sono qui rappresentate le aree residenziali adiacenti e i terreni a parco e a tenuta agricola, né la parallela cintura esterna di industria.

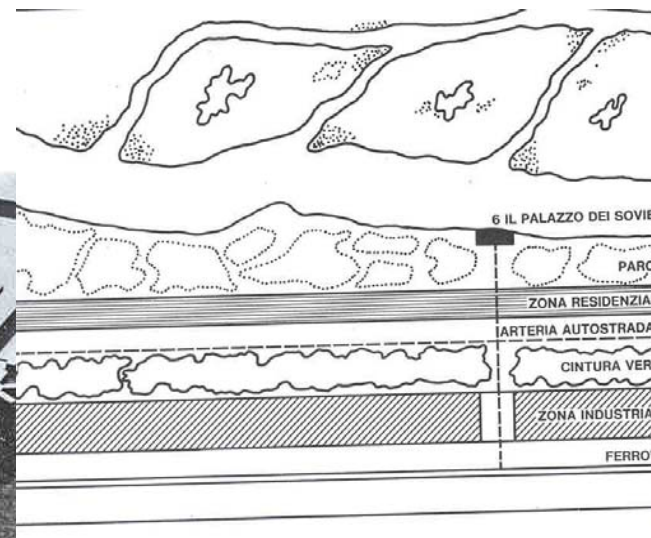


fig. 5 – Tractorstoy – N.A.Milutin. 1930

Schema e progetto per Tractorstoy, a Stalingrado, lungo il corso del Volga.

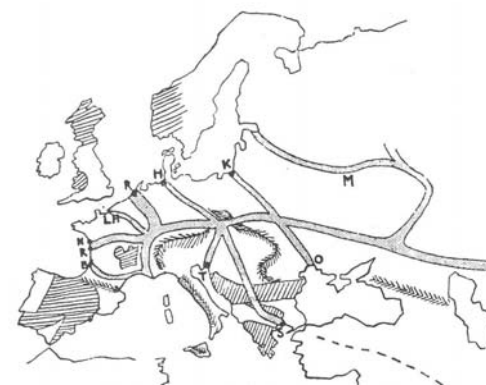


fig.6 – L'Europa e le sue "città strade" – Le Corbusier e Ascorial. 1942.

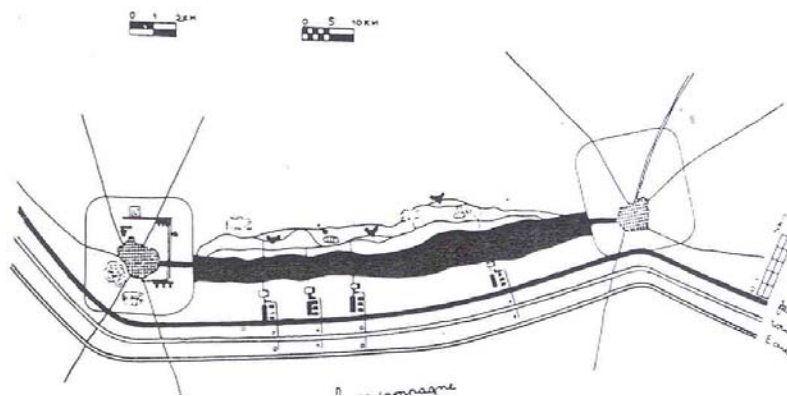


fig. 7 – La città lineare industriale di Le Corbusier, 1942.
 Nella figura le scale della città industriale ,della città radiale concentrica e delle strade sono diverse.

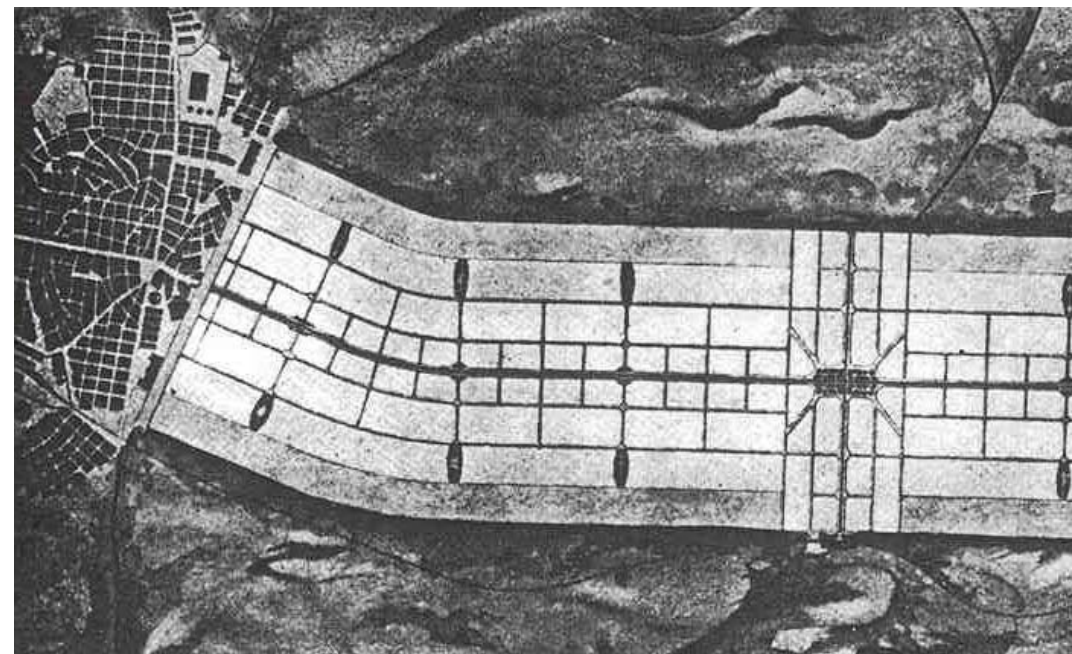


fig. 8 – Città Lineare Belga - Gonzalez del Castillo

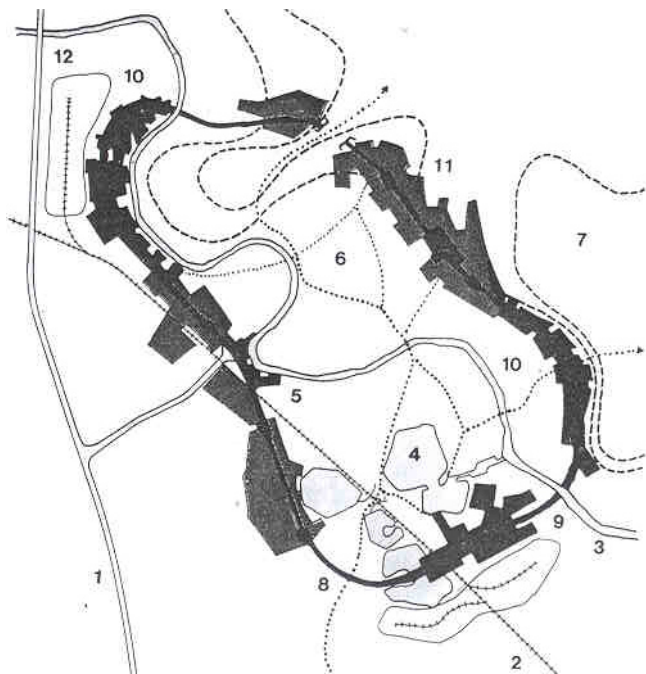


fig. 9 – Città chiamata ALCAN – G.Cullen e R.Matthews -1964

Ispirandosi alle teorie di Soria, il circuito delle comunicazioni (monorotaia e autostrada) può limitarsi a semplice percorso di trasporto, o altrimenti produrre aggregazioni di edifici aderenti alla natura del suolo.

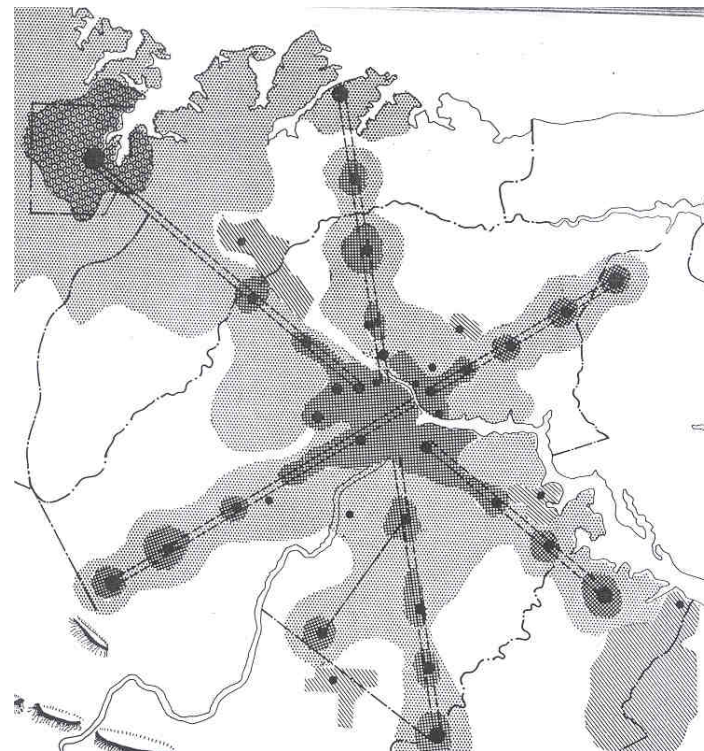


fig. 10 – Pianta del corridoio radiale per la città di Washington, D.C. per l'anno 2000 -1961

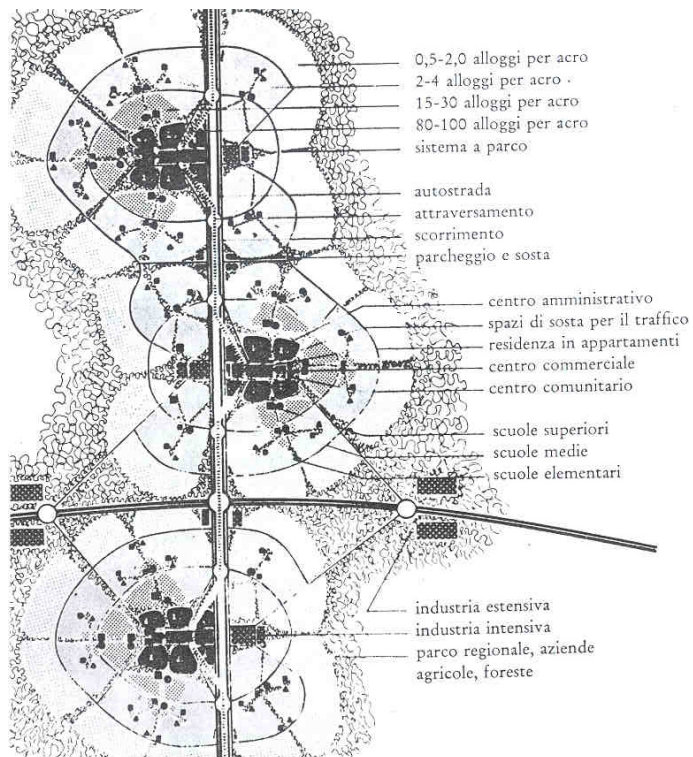


fig. 11 – Pianta del corridoio radiale per la città di Washington, D.C. per l'anno 2000 –1961

Schema che prevede uno sviluppo articolato in tre comunità inserite su un percorso lineare percorribile nei due sensi.

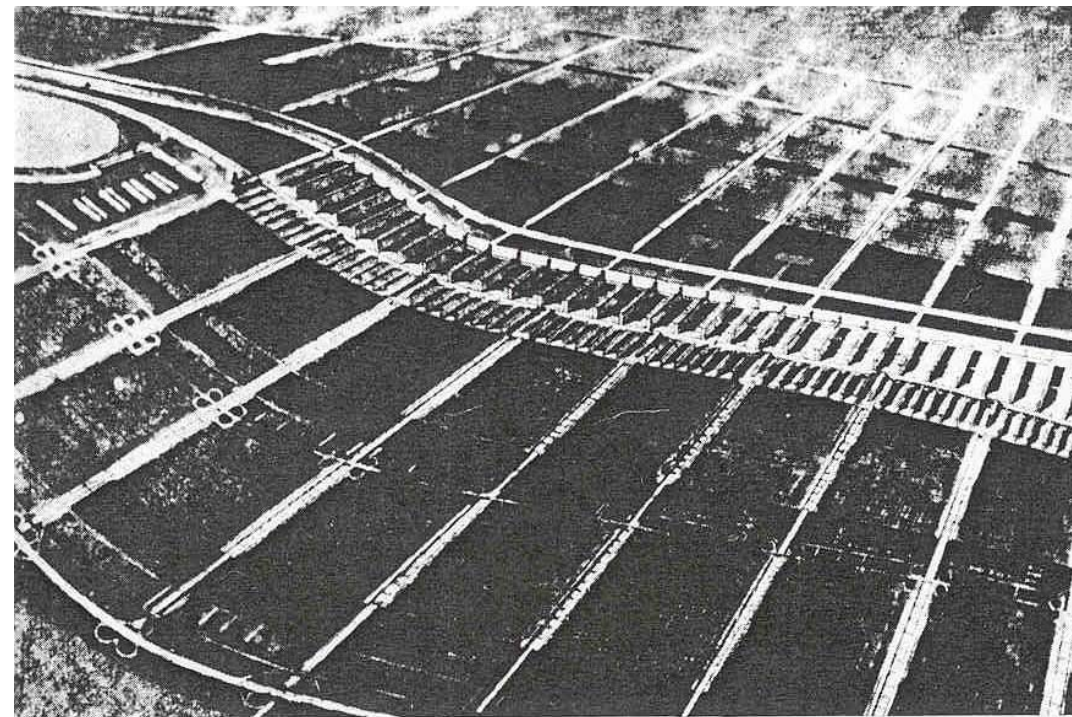


fig. 12 – R. Neutra –Rush City Reformed – 1923-30

Città regionale per un milione di abitanti. La natura a maglia ortogonale del progetto risulta evidente nelle autostrade ad alta velocità che attraversano il nucleo centrale della città e che portano ,attraverso svincoli a quadrifoglio, ai quartieri residenziali, industriali ed agricoli del progetto.

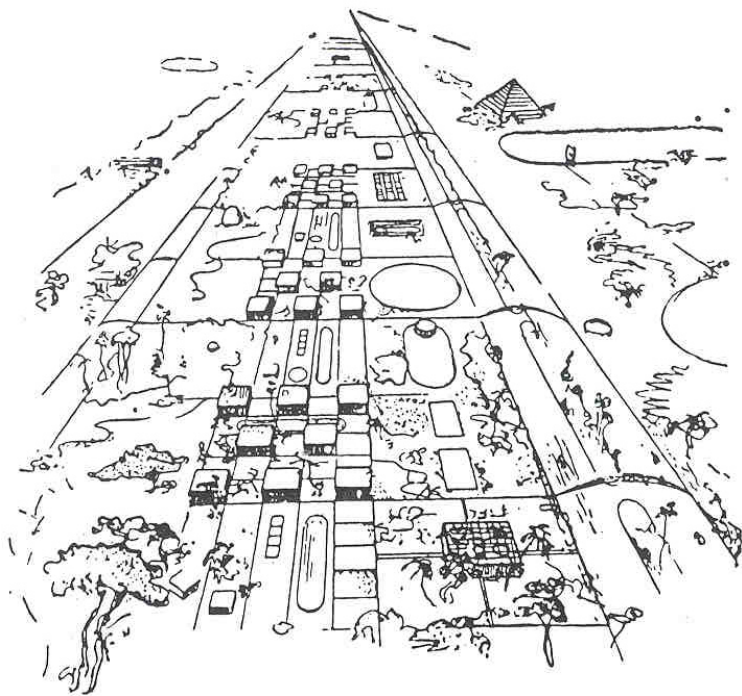


fig. 13 – Leonidov –Magnitogorsk – 1929

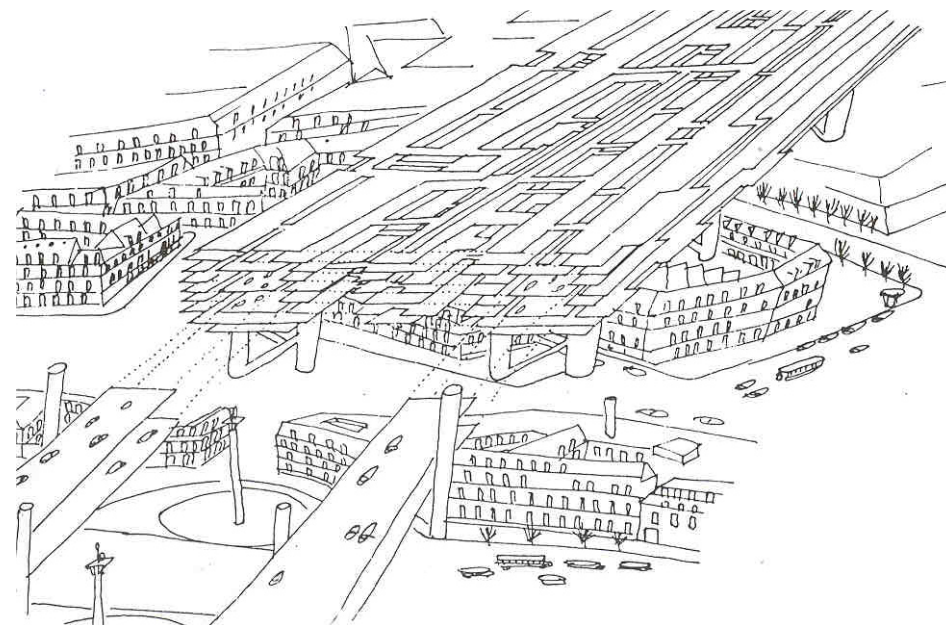


fig. 14 – Yona Friedman – Città struttura-ponte - 1961
 La struttura-ponte sulla quale può nascere la città nuova.

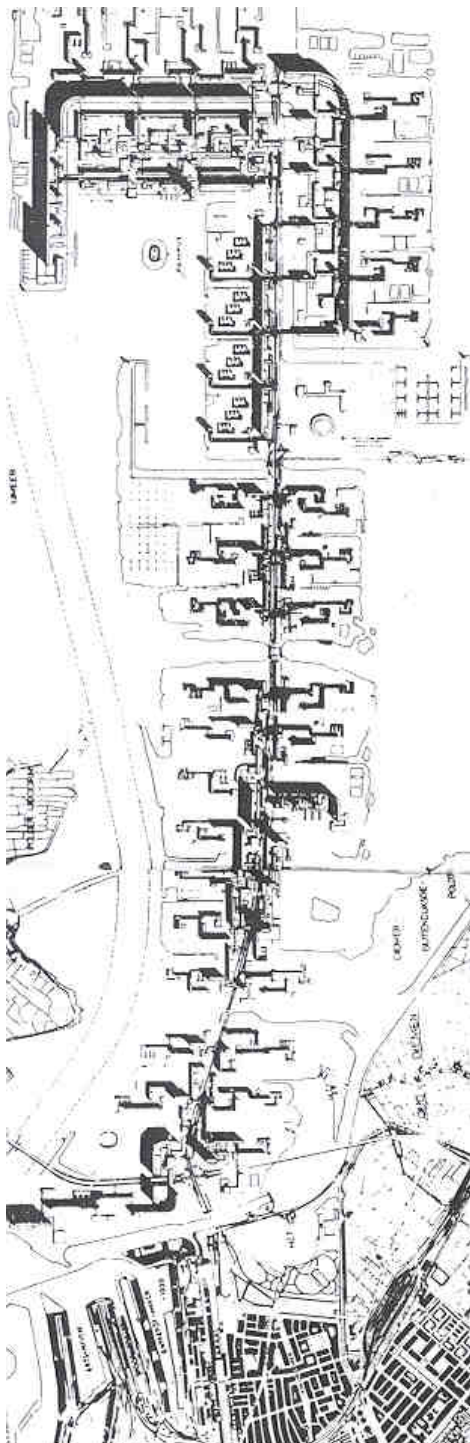
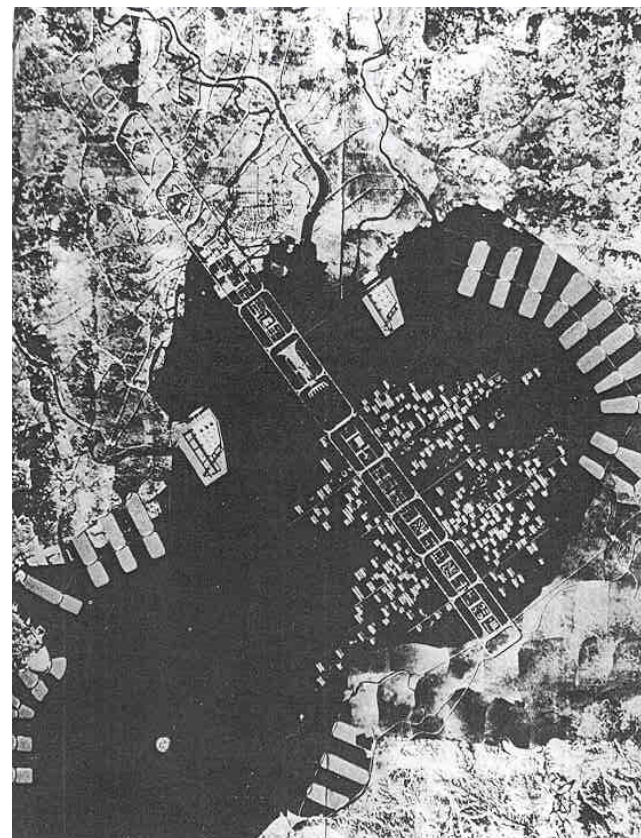


fig. 16 – Van den Broek e Bakema . progetto per Pampus, 1965
 In basso si vede il tessuto della città di Amsterdam, e da essa si muove la nuova città di Pampus, sulle isole rubate al mare

fig. 15 – Kenzo Tange – Città Lineare sulla baia di Tokio –1960
 I tratti oblunghi presentano il sistema di autostrade; il nucleo centrale consiste di edifici commerciali ed amministrativi; unità residenziali si allungano nella baia partendo dal nucleo centrale.



TEMATIZZAZIONI CRITICHE DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

Il progetto della città contemporanea ha un orizzonte tematico assai più vasto di quello della città moderna, esplora situazioni assai più variegate in una prospettiva che ne rifiuta l'unificazione, la codificazione, la riduzione formale e linguistica, la genericità. Temi, scale e tecniche continuano, nel progetto contemporaneo, a incrociarsi e attraversarsi inseguendo logiche proprie. Il progetto della città contemporanea rifiuta il presupposto di omogeneità del territorio che soggiace a ogni struttura della pianificazione dettata dalla gerarchia istituzionale e tecnico-amministrativa. Un forte parallelismo associa, senza peraltro costruire nessi causali troppo vincolanti, la maggior articolazione della società, dell'economia e del progetto della città contemporanea.

La città contemporanea sembra opporre una fiera resistenza alla descrizione, soprattutto se questa è svolta nelle forme codificate dell'urbanistica moderna. A , partire dalla metà del secolo XIX, ma soprattutto negli ultimi decenni, sono stati piuttosto il cinema, il lavoro dei fotografi e dei videasti, delle arti visive e musicali che hanno cercato di restituirci alcuni dei suoi connotati visivi, tattili, e sonori più pervasivi, delle pratiche sociali che l'investono e della sua temporalità, che hanno cercato di mostrarci quanto tutto ciò nel fondo si rassomigli a Pechino e in una qualsivoglia città europea.

Nelle descrizioni di urbanisti, sociologi, antropologi, etnologi ed economisti ci si affida generalmente a termini dotati di una grande

latitudine semantica come frammento, eterogeneità, discontinuità, disordine, caos (Barman.1982;Harvey,1990; Jameson,1991; Garreau,1991; Scott,Soia, 1996; Amendola, 1997; His, 1997; Martinetti, 1999).Grazie al potere evocativo e costruttivo di questi termini, la città contemporanea appare ai più come un confuso amalgama di frammenti eterogenei, nel quale non è possibile riconoscere alcuna regola d'ordine, alcun principio di razionalità che la renda intelligibile.

Henry Miller disseperò una volta che *confusione è parola inventata per indicare un ordine che non si capisce*.

Quando si sono cercate descrizioni meno vaghe, sfiorando ciò che Jacques Bouveresse chiama la "vertigine dell'analogia", si è ricorso frequentemente alle immagini del gioco, del puzzle, del domino. Del patchwork, dell'ibridazione, dello zapping, della stratificazione, dei layers che si sovrappongono e parzialmente si intersecano, del labirinto, dell'ipertesto, della rete, della figura frattale, si sono utilizzate tecniche grafiche ove singoli fotogrammi o loro sequenze si mescolavano al disegno in una tecnica di montaggio che denunciava esplicitamente i propri debiti nei confronti dei grandi maestri del cinema (Tschumi, 1991; OMA, Koolhaas, Mau, 1995).Tutte queste immagini cercavano di riportare un'ordine, sia pur debole, in un campo che ne è apparentemente privo.

La città diviene sempre più il luogo delle differenze, coacervo di minoranze culturali, religiose, linguistiche, etniche, di livello di

reddito, di stili di vita, di architetture e di saperi che tendono a rinchiudersi, attraverso complicati processi di esclusione-inclusione, entro propri "villaggi", enclaves o "fortezze, città a tema (Amendola, 1993), nel migliore dei casi "tracce di comunità" (Bagnasco, 1999) che galleggiano in un mare di solitudine di massa e che ciò avviene in un periodo nel quale peraltro ogni soggetto ed attività sono sempre più attratti entro i diversi aspetti della globalizzazione.

Interpretata spesso come dispersione caotica di cose e soggetti, di pratiche e di economie, la città contemporanea, alle diverse scale dello spazio fisico, sociale, economico, istituzionale, politico e culturale, appare connotata da un medesimo grado di frammentarietà, esito di razionalità molteplici e legittime, ma spesso semplicemente accostate le une alle altre, percorsa da confini tanto invisibili quanto difficili da valicare.

La città contemporanea, come quella antica, è per questo luogo privilegiato della frammistione e della simultaneità: di case e di officine, di uffici e di negozi, di attrezzature pubbliche e private, di linguaggi architettonici, di culture, figure sociali, tecniche produttive, prodotti. Parti di città, materiali urbani e forme spaziali appartenenti a diversi tratti della storia, figure e tecniche dell' *ancien régime*, si mescolano a materiali, forme, figure e tecniche che annunciano aspetti del futuro. Paradossalmente la città contemporanea è il luogo della non contemporaneità, che rifiuta il tempo lineare, la successione ordinata di cose, di eventi e comportamenti disposti

lungo la linea del progresso come è stato immaginato dalla cultura moderna. Nella città contemporanea si rappresenta una forma del tempo diversa da quella della città moderna. Ciò che nella frammistione della città contemporanea diviene evidente è l'anacronismo, "la violazione del corso del tempo, della sua successione cronologica " (Enzensberger, 1997).

La frammistione ci ha abituato ad osservare la città ed il territorio con l'occhio dell' archeologo; a comprendere che i diversi strati storici, il centro antico, la città moderna, le sue periferie, la frammentazione e dispersione della città contemporanea, si sono tra loro mescolati come dopo un movimento tellurico: ciò che troviamo alla superficie non è detto che sia lo strato più recente, ciò che troviamo dopo lunghi scavi non è detto sia quello più antico (Carandini, 1991).

Luogo della frammistione, la città contemporanea è per sua natura instabile; sede di continui cambiamenti che danno luogo al formarsi di situazioni critiche e a soluzioni transitorie dei problemi: case che diventano officine, officine che diventano teatri, tranquille strade che divengono assi di traffico intenso. L'uscita dalla modernità, come già lo fu quella dalla città antica, è anche dismissione, trasformazione e riuso di molte sue parti.

Frammistione e dismissione, inseguendosi, distruggono valori posizionali ampiamente codificati nella città storica e moderna. In essa, infatti, si era gradualmente raggiunta una tendenziale coerenza

tra forma urbana, ruolo delle sue diverse parti, disposizione delle diverse attività al suo interno e distribuzione dei valori posizionali. Nel centro le attività direzionali e commerciali di maggior pregio, le grandi istituzioni e le residenze dei gruppi più agiati e gradualmente, verso la periferia, attività meno rare e gruppi sociali meno ricchi; all'estrema periferia fabbriche, caserme, manicomi e quartieri popolari. La piramide dei valori posizionali ed estetici era specchio di quella sociale.

La città contemporanea è però luogo di continua e tendenziale distruzione di valori posizionali, di progressiva omologazione e democratizzazione dello spazio urbano:

di distruzione di consolidati sistemi di valori simbolici e monetari, di continua formazione di nuovi itinerari privilegiati, di nuovi luoghi del commercio, del loisir, della comunicazione e dell'interazione sociale, di una nuova geografia della centralità, di nuovi sistemi di intolleranza, di compatibilità ed incompatibilità. L'instabilità della città contemporanea, il continuo spostarsi e riorganizzarsi delle diverse attività, le dismissioni, i fenomeni di degrado e filtering-down cui danno luogo, le azioni di riuso, recupero ed up-grading che eventualmente ne consegue, le politiche di gentrification di parti circoscritte e limitate di città delle quali è teatro, sono ad un tempo la causa e la rappresentazione di una continua distruzione-democratizzazione-ricostruzione di valori posizionali e di orizzonti che ci appare sotto le sembianze del caos.

Alcuni degli aspetti più evidenti della città contemporanea – frammentarietà, eterogeneità, dispersione – sono stati spesso attribuiti alle numerose e successive ondate del progresso tecnico nel campo delle comunicazioni e del trasporto: sia del trasporto dei corpi e della materia, sia del trasporto immateriale. E' stato per esempio proposto di interpretare queste onde lunghe in termini di cicli di Kondratieff; in parole povere si sostiene che automobili, radio e televisione, computers e carte di credito, internet e telefoni cellulari, costruendo un'artificiale vicinanza delle cose e dagli eventi, avrebbero distrutto il vincolo e la stessa idea di prossimità che erano alla base della costruzione urbana e sarebbero perciò all'origine del passaggio dalla città moderna a quella contemporanea.

La dispersione e frammentazione, la formazione di ciò che ormai in tutto il mondo viene indicato con i termini di "città diffusa" (Indovina, 1990) sono una parziale risposta ad alcuni aspetti della città contemporanea e rappresentano probabilmente la ricerca di una giusta distanza entro un nuovo sistema di compatibilità ed incompatibilità fisiche, sociali e simboliche. In questo senso, la città diffusa è solo una parte, né autonoma, né indipendente, della città contemporanea, ma al contempo non costituisce una necessaria evoluzione della città moderna e neppure è probabile si evolva dando luogo a qualcosa che le rassomigli e lungo una sola traiettoria. E' impensabile che ragionevoli saggi d'incremento delle popolazioni rilevanti possano portare la città diffusa a trasformarsi nella sua

totalità, attraverso progressive densificazioni, in una città compatta, ed è anche poco probabile che essa possa essere marginalizzata e trasformata in una immensa periferia produttiva dei centri urbani più consolidati ricostruendo in nuovi termini l'antica opposizione tra città e campagna.

La città contemporanea, attraverso la continua distruzione e democratizzazione dei valori posizionali, è particolarmente attrezzata per maneggiare la differenza e la frammistione, cioè il mutare dei sistemi di compatibilità ed incompatibilità tra soggetti ed attività. Città a maglie larghe, essa offre ancora lo spazio per dare risposte efficaci alle domande radicali, spesso tra loro incompatibili, avanzate dai diversi soggetti. Essa, con il proprio carattere instabile e perennemente incompiuto, sollecita, come ha già fatto la città moderna ai suoi inizi, il dubbio, l'esplorazione, la sperimentazione; necessita di progetti più articolati e stratificati di quelli immaginati per la città storica e moderna. Assai più dilatata di quest'ultima, la città contemporanea, anche nella sua declinazione metropolitana, si estende su territori di inusitata estensione. In questa città, che ancora non esiste, ma che da tempo è in via di costruzione, sebbene priva di un chiaro progetto, i singoli frammenti, simili ad esperimenti di laboratorio, si assumono con la propria autonomia formale, funzionale e anche la propria responsabilità di ruolo. I frammenti della città contemporanea sono i materiali di un sistema aperto. Disponibili alla ripetizione, alla connessione e composizione, essi si

propongono allo studio e alla sperimentazione in quanto materiali urbani. Alcuni si sovrappongono e si incastrano l'uno nell'altro sino a perdere la propria identità, altri prendono grandi distanze reciproche; alcuni sono grumi connotati da elevati rapporti di copertura o da elevate densità: luoghi centrali come i nuclei della città antica o moderna, come gli shopping malls o i luoghi del loisir, isolati entro i propri spazi di parcheggio, le poche aree a elevata densità destinate a residenze e a uffici; essi punteggiano il territorio inseguendo logiche e razionalità differenti. Altri si sgranano con andamento lineare lungo le strade minori. Altri sono costituiti dalle superfici porose e permeabili del pavillonnaire; altri ancora dai quartieri di edilizia pubblica che lentamente stanno divenendo i nuovi fulcri formali e concettuali entro i tessuti periferici della città moderna; altri infine sono costituiti dalle vaste superfici e dalle diverse declinazioni, dimensioni e sequenze dei materiali costitutivi dello spazio aperto e, benché tutti siano l'esito di un dispositivo progettuale più o meno evidente, alcuni hanno assunto forme aggressive e chiaramente riconoscibili, mentre altri stentano spesso ad assumere una propria chiara identità nella quale si riconoscano specifici stili di vita, ruoli e caratteri formali.

Se la città tradizionale affidava ai monumenti e agli spazi pubblici il compito di darsi una identità stabile e condivisa, la città dispersa - la metropoli-periferia - può assumere, ad esempio, le reti

infrastrutturali e le grandi opere pubbliche come elementi primari da cui partire nel suo ridisegno e nella sua riorganizzazione.

In tale contesto si colloca la genealogia dei luoghi (o 'non-luoghi') contemporanei, ossia le origini plurali di quelle che sono state definite le figure della trasformazione, e dei paesaggi insediativi che ad esse corrispondono. In relazione a queste 'figure' sono state introdotte alcune categorie di descrizione e classificazione: l'atopia (l'indifferenza al sito, lo spaesamento dell'oggetto architettonico in un contesto estraneo); il fuori-scala (le grandi strutture dimensionalmente eccentriche rispetto all'intorno); gli spazi aperti di relazione (i vuoti neutri della metropoli diffusa : aree di sosta, parcheggi, zone a destinazione indefinita); la nuova monumentalità dei monumenti/anti-luoghi del commercio e del 'loisir'.

Mobilità ed infrastrutture

L'infrastruttura influenza o determina l'ambiente circostante in tre modi diversi:

per mezzo della sua presenza fisica e del modo in cui la sua configurazione giova o nuoce al contesto in cui si inserisce, per mezzo dei movimenti che genera e del punto di vista dinamico che questo movimento implica, per mezzo del miglioramento della mobilità complessiva e dell'allargamento delle possibilità d'accesso.

I grandi canali della mobilità, ferrovie sopraelevate e sotterranee, fasci di strade e di viadotti, assi attrezzati, insieme ai parcheggi

hanno trasformato in modi evidenti i rapporti spaziali e l'estetica della città: costruendo barriere invalicabili, ostacolando o impedendo relazioni visive e spostamenti consolidati da una lunga tradizione, costruendo nuovi luoghi della oscurità, no-man lands delle quali risono appropriate pratiche al margine della legalità, instaurando rapporti violenti, anche se talvolta suggestivi, con il contesto. Basta osservare il milieu sociale sviluppatosi tra i viadotti della periferia di Napoli, piuttosto che le sopraelevate di New York e Londra o il boulevard périphérique a Parigi. Le strutture della mobilità con le loro dimensioni e scale, e la loro diffusione esponenziale sul territorio, sono entrate a far parte del paesaggio urbano contemporaneo: con esse bisogna confrontarsi.

Per lungo tempo alla magli stradale è stato affidato il compito di dare forma alla città. Per contrapporsi alla frammentarietà e all'accostamento paratattico della città medievale, lungo tutta la modernità, tracciati e complessi edilizi strategicamente disposti hanno caratterizzato lo spazio urbano, mentre una più fitta rete stradale svolgeva il compito meno appariscente, ma altrettanto delicato, di definire dimensione e forme dell'isolato. Svolgendo questo compiti, largamente estranei ai temi della mobilità e del traffico come oggi sono concepiti, l'insieme dei materiali urbani destinati alla mobilità assumeva l'importantissimo ruolo d'intermediario tra altri materiali urbani, tra le loro posizioni, dimensioni, distanze e altezze relative, tra le loro funzioni e i loro

ruoli organizzandoli, non solo visivamente, entro le grandi figure della continuità, della regolarità e della gerarchia. Nella città contemporanea, come lo spazio edificato, anche quello della mobilità ha abbandonato la continuità. Più che costituirsi come una rete completamente connessa, simile ad un albero che dal tronco principale all'ultimo ramo tenta di costruire un ordine gerarchico e spaziale continuo, lo spazio della mobilità offre alle pratiche sociali campi di possibilità disomogenei e discontinui, tra loro non necessariamente collegati: layers differenti e parzialmente separati che si offrono a differenti pratiche. I principali sono quello delle infrastrutture del movimento veloce tra o attraverso i centri e i loro diversi frammenti e quello della percolazione attraverso i corpi filtranti dei tessuti urbani e degli spazi aperti. Quando però si insiste sull'ampio spettro delle tecniche della mobilità odierne e sulle loro caratteristiche, sul fatto che alcune, come quelle che si affidano all'automobile o alla bicicletta, necessitano di un luogo ove depositare il mezzo di trasporto quando il movimento si arresta, contrariamente ad altre, come il tramway, la metropolitana, gli ascensori e le loro varianti; quando si insiste sul carattere continuo delle une e discreto delle altre, che servono solo alcuni punti posti tra loro a una certa distanza; quando se ne mettono in evidenza le differenti velocità complessive più che istantanee e si nota il ruolo che nella città hanno i luoghi di passaggio dall'una tecnica del movimento all'altra e soprattutto i luoghi del passaggio allo spostamento naturale, continuo

e senza deposito del pedone, si dice che gli spazi della mobilità costruiscono un insieme eterogeneo non riducibile, come nelle grandi figure della continuità e regolarità della città moderna, all'idea di un'unica rete costituita da materiali omogenei posti entro una gerarchia che possa essere riconosciuta nei loro caratteri morfologici.

A livello dell'urbanizzazione a scala regionale, gli studi sul futuro sviluppo della rete urbana intorno a corridoi multimodali di traffico e trasporto resta ancora, palesemente nella sfera degli esercizi utopistici. A questo proposito i tentativi più efficaci si concentrano intorno ai molti modi di migliorare il trasporto pubblico, più spesso in relazione coi treni ad alta velocità, a livello nazionale, e con le linee tranviarie o ferroviarie leggere a livello urbano.

Il campo di ciò che dobbiamo considerare spazio pubblico è stato allargato dalla nostra mobilità: i collegamenti stradali e ferroviari accorciano le distanze, abbattano le barriere, danno luogo a nodi di nuova attività e organizzano i tagli e le traiettorie attraverso cui facciamo esperienza del territorio urbano; segnano l'area che copriamo e determinano il modo in cui la percepiamo. Costituiscono anche un ambiente loro proprio, in cui siamo soggetti alle stesse regole e condividiamo un comportamento comune. Il ritrovo delle persone e la concentrazione delle attività che si sviluppano nei luoghi di transito e di interscambio, per di più, genera nuovi centri di urbanità. Tutte queste ragioni fanno sì che le attrezzature per il

trasporto e il traffico siano spazi pubblici di primaria importanza. Le infrastrutture ed il territorio che creano dovrebbero essere valutati in questa prospettiva: non come semplici attrezzature, ma come i mezzi più ovvi per dare forma alla città e alla regione.

Indagare il significato dell' infrastruttura contemporanea come paesaggio collettivo.

Il carattere pubblico dell' infrastruttura diventa particolarmente visibile nel riunire i punti che genera: i nodi di transito, i parcheggi e le aree di servizio offrono maggiori occasioni di incontri imprevisti dei centri commerciali o dei mercati, dato che le abitudini e i comportamenti sociali codificati che caratterizzano questi ultimi non si manifestano nei primi. Questa potenzialità di situazioni impreviste provoca una " sensazione urbana ", almeno nel senso che Baudelaire dava a questa espressione. I molti esempi interessanti di stazioni ferroviarie o metropolitane e di terminal aerei e portuali realizzati negli anni novanta in Europa mostrano che il numero dei nodi di interscambio che riescono ad abbracciare l'intricato miscuglio di flussi e persone all' interno di un nuovo ed evocativo ambiente architettonico è in costante aumento.

Appleyard, Lynch e Myer analizzano il modo in cui il paesaggio che si osserva dalla strada genera senso dello spazio e funzioni come riferimento visivo e mezzo per orientarsi. Per raggiungere questo obiettivo sottolineano soprattutto l'importanza di costruire una

sequenza. La loro analisi indugia sui molti tentativi odierni di trasformare il paesaggio di una strada in un' esperienza gradevole, tentativi nei quali sfortunatamente l'idea di vedere la sequenza come successione di parti che rivela la forma della città spesso si perde: il paesaggio viene spesso considerato uno spettacolo e non un mezzo per identificare o comprendere l'ambiente che si sta attraversando; non una serie di impressioni concatenate ma inappropriati concetti di aprire un panorama o creare una prospettiva.

Un'idea complessiva di paesaggio può essere d'aiuto per progettare infrastrutture che diventino i luoghi significanti di un territorio.

Le più notevoli deviazioni dall' usuale modo di progettare le infrastrutture quindi si raggiungono quando quest' ultime sono viste come vettore di valutazione complessiva del paesaggio. In questi casi le opere stradali o ferroviarie non vengono considerate solo in vista del collegamento che stabiliscono o della mobilità che producono: diventano invece un veicolo di trasformazione del luogo e usano gli obiettivi legati al traffico e ai trasporti come alibi per creare le condizioni per una struttura complessiva in cui tutti i successivi interventi siano intesi ad articolare un sistema urbano lucido e coerente.

Perché bisogna considerare che alla centralità della città storica, con la sua gerarchia di luoghi definiti nel tempo, con i rapporti leggibili tra monumenti e tessuto, tra isolato-parcella-rete viaria, si contrappone la 'nuova centralità' dello spazio infrastrutturale della periferia.

Alla pluralità delle accezioni terminologiche - 'città diffusa' (*disperded city*), 'exurbia', 'urban field', 'outer cities', 'non place urban realms', etc - corrisponde in fondo l'esistenza di un elemento comune: quello che è il *monumento* per la città, catalizzatore di paesaggi, eventi, memorie, lo è l'*infrastruttura* per la periferia.

La metropoli non è più, così, lo spazio del luogo, ma lo *spazio della distanza*, che si fa simultanea presenza (- assenza). Spazio dell'attraversamento, dove l'abitare diviene anch'esso nomade: serie molteplice di punti in cui sostare o transitare, mai stabilizzarsi in modo definitivo.

La metropoli-periferia non è più un testo, ma un *ipertesto*, una rete di possibilità di lettura (e di trasformazione). L'*ipertesto-periferia* convive, allora, con il *palinsesto-città*: il *flusso* con la *traccia*.

Sostenibilità ambientale

Il fenomeno della dispersione e dello "sprawl" urbano ha coinvolto nel processo di costruzione della città parti considerevoli del territorio e del paesaggio agrario: territorio sino a tempi recenti esterno alla città, utilizzato dalle attività agricole e sul quale erano insediate società che a queste attività erano funzionalmente e culturalmente legate in modo principale; paesaggio nel quale può ancora essere riconosciuto il lavoro morto di intere generazioni, deposito del

complesso sistema di valori, conoscenze, relazioni sociali e progetti che hanno connotato il mondo agrario e la sua storia; esito di un'umanizzazione secolare, minuziosa, gigantesca, indimenticabile che, per questo, è oggetto di attenzioni simili a quelli per i centri antichi. Pensare di inglobare questi territori entro il paesaggio urbano come parchi è illusorio, almeno nei modi consegnati dalla tradizione moderna, come è illusorio di mantenervi le attività, le tecniche e le popolazioni di un tempo, ma ciò non vuol dire che essi possano essere abbandonati dal progetto della città e del territorio contemporanei. Il paesaggio agrario e ciò che impropriamente chiamiamo la *natura* pongono problemi ancor più vasti e complessi dei centri antichi; problemi che non possono essere affrontati se non articolando nuovamente la questione. Preoccupati della conservazione e dello sviluppo della biodiversità, gli studiosi della scienze della natura hanno sottolineato, in tempi più recenti, il ruolo di riserva di naturalità della grandi superfici esterne alla città, l'insostituibile ruolo di caposaldo della naturalità degli antichi giardini privati e dei moderni giardini pubblici interni alla città consolidata e il ruolo di connessione tra gli uni e gli altri dei percorsi fluviali e dei varchi tra gli spazi edificati entro il territorio e la città: punto, linea e superficie, tracciati ed emergenze strategicamente disposte, sono tornati così a essere strumenti della composizione spaziale. Più di recente lo studio della naturalità diffusa ha ulteriormente articolato la questione mostrando come intere superfici di *pavillonnaire* possano,

per esempio, svolgere un importante ruolo di connessione, dando un significativo spessore ambientale ai diversi tipi di tessuto urbano e ,soprattutto, mostrando il valore potenziale di quelli del suburbio o nel corso di formazione nella città diffusa che sinora si riteneva dessero luogo solo a un eccessivo consumo di suolo, purchè siano inseriti entro un coerente disegno complessivo del territorio. La maggior parte delle specie animali e vegetali è infatti minacciata dalla modifica e frammentazione dei rispettivi *habitat* della cui distruzione sono responsabili anche le barriere costruite dall' urbanizzazione e dalle reti infrastrutturali, la forma cioè e il disegno del territorio. Recenti riflessioni sulle tecniche di costruzione e funzionamento della città ha cominciato a mostrare come ogni parte di città, per ogni livello dei parametri fondamentali, per esempio dei rapporti di copertura e delle densità edilizi, possa essere dotata d'infrastrutture sostanzialmente diverse. La modifica dei parametri spaziali può comportare rotture tecnologiche, il passaggio da una tecnica all' altra. Al disegno degli spazi aperti il progetto della città contemporanea affida così i compiti un tempo affidati al giardino: essere il luogo ove si sperimentano e mettono a punto le nuove idee. Al loro insieme affida i compiti svolti dalla maglia stradale nella città moderna: dare forma alla città temperandone la frammentarietà e l'accostamento paratattico. Svolgendo questo compito i diversi spazi aperti definiscono con maggior chiarezza la loro natura di fondamentali materiali urbani, mentre il loro insieme assume l' importantissimo

ruolo d'intermediario tra i differenti frammenti urbani, tra le loro posizioni, dimensioni, caratteri tecnici, funzioni e ruoli organizzandoli entro grandi figure. La storia del giardino lungo tutto il secolo XX è studio minuzioso dei rapporti spaziali tra materiali vegetali e artificiali, opachi e trasparenti, ravvicinati o posti sullo sfondo d'orizzonti lontani; da Le Corbusier, a Barragan, ai landscape architects danesi e olandesi, a Tschumi e Koolhaas, è ancora una volta e come nel giardino classico, in seguito di esplorazioni e di esperimenti per la riconquista progettuale della complessità spaziale della città contemporanea (Frampton 1988, Louwse, 1993). Lo spazio agrario con il mutare dei suoi ritmi, dal mosaico della piccola agricoltura alle grandi maglie regolari dei territori bonificati e dell' agricoltura industriale, orientate dal pendio del terreno e interrotte dalla divagazione del corso del torrente o del fiume, diviene ancora una volta importante serbatoio concettuale per il progetto di una città dilatata e frammentaria.

Il progetto della città contemporanea dovrebbe quindi fosse essere legato a un progetto di suolo in grado di costruire un orizzonte di senso per una città inevitabilmente dispersa, frammentaria ed eterogenea. Per forza di cose esso investe simultaneamente le diverse parti della città, le attraversa e collega, utilizza materiali e ricostruisce situazioni nelle quali può essere riconosciuta una nuova estetica urbana, costruisce ritmi spazio-temporali e sequenze nelle quali possono essere riconosciute le pratiche sociali di nostro tempo.

L'urbanistica della indeterminatezza: architettura e agricoltura.

Per spiegare cosa si intende per modello di urbanizzazione *debole* occorre fare riferimento alla crisi di tutti i gesti progettuali forti e definitivi caratteristici della modernità classica; una modernità che si è alimentata di energie di trasformazione estreme di processi produttivi irreversibili, frutto del pensiero e del gesto proprio dell'era della tecnologia meccanica.

Debole è l'energia che alimenta l'elettronica e le reti informatiche.

Debole la nuova logica che guida il pensiero scientifico, meno basato sulle certezze della matematica e della geometria e più vicino alle forme complesse della natura, alle sue sbavature e alla forme indeterminate della galassia. Incerta la nuova morale non più costretta a scegliere tra i poli fissi del bene e del male, ma disposta a indagare processi di autoregolazione spontanea. Debole la politica attuale impegnata fuori dai programmi di ricerca di soluzioni definitive, più duttile verso i processi di riformismo permanente, in continua ricerca di modelli di sviluppo *reversibili*. Nuove logiche, dunque, e nuove estetiche meno riconoscibili; energie genetiche che entrano in campo in forma debole e diffusa. La nuova economia ci consegna un mondo mosso da macrosistemi diffusi, dall'interazione incontrollabile di masse di operatori in rete che operano in territori senza confine e senza progetto, né locale, né generale. Una democrazia diffusa e debole senza più *demos* e anche senza *kratos*

appartiene a questa nuova epoca di sperimentazione permanente e di incertezza stabile, continuamente impegnata a ricercare equilibri provvisori pur di evitare soluzioni definitive.

L'architettura del XX secolo ha stabilito un asse di riferimento preferenziale con il mondo dell'industria, adottandone la logica razionale e le tecnologie costruttive. Questa alleanza strategica ha permesso all'architettura di rinnovarsi formalmente e all'industria di proporsi come modello della trasformazione del mondo. Ora nei contesti dell'economia post-industriale la fabbrica ha perduto la sua centralità, e altre logiche produttive, legate a tecnologie deboli e diffuse stanno elaborando nuovi modelli di riferimento che travolgono i fondamenti costruttivi *forti* dell'architettura moderna. Questi modelli di produzione seriale puntano a scoprire *l'agricoltura* come universo di tecnologie naturali complesse, come sistema di trasformazione ambientale in grado di fornire serie diversificate di prodotti commestibili, capaci di adattarsi a programmazioni reversibili, alimentata da energie genetiche deboli, stagionali ecocompatibili. Una agricoltura in grado di fornire un modello autoregolato di produzione industriale basato su energie naturali governabili; dunque un'agricoltura che non rappresenta più il mondo delle tecnologie preindustriali, ma al contrario occupa uno spazio nuovo di estrema sofisticazione gestionale e produttiva.

La città contemporanea negli ultimi venti anni si è impegnata a rimuovere la maggior parte delle destinazioni d'uso (specialmente

della città moderna), compiute da logiche apparentemente eterne, e destinate invece a decadere prima ancora di entrare nei tempi lunghi. Aree industriali dimesse trasformate in strutture per il tempo libero e la creatività, in musei, in parcheggi. Aree terziarie abbandonate e trasformate in alberghi, scuole, abitazioni. Villi diventate centri telematici, centri studi; chiese diventate teatri. Centri storici gestiti come centri commerciali. Questi eventi cambiano in profondità i fondamenti del progetto contemporaneo; portano in luce nuove categorie di riferimento sulle quali si fondono i modelli di urbanizzazione debole. Una direzione teorica e progettuale che introduce il concetto di reversibilità delle destinazioni d'uso; di inespressezza dei manufatti; di integrazione tra ambiente progettato e ambiente naturale; di separazione tra tipologia e funzione; una ricerca che vede oggi la città come un sistema di microstrutture di servizi e di relazioni, che solo in minima parte possono essere attribuiti all'architettura tradizionale e in gran parte sono competenza di attitudini progettuali diffuse, deboli, oggetto di un urban management capace di gestire e sviluppare la concorrenza urbana, ma non di produrre scelte irreversibili.⁽¹⁾

⁽¹⁾ A. Branzi, *Prime note per un MasterPlan*, in *Lotus 107*

Spazi aperti e luoghi pubblici

Nella città contemporanea vi è una nuova, più dispersa, articolata geografia dei luoghi centrali, esito e causa delle nuove tecniche della comunicazione, della nuova struttura della temporalità e della

mobilità e di una nuova geografia di valori posizionali. Molte delle grandi attrezzature di servizio, molti uffici pubblici, le biblioteche, parte dell'assistenza sanitaria e dell'istruzione, parti crescenti degli scambi commerciali, tenderanno probabilmente, grazie alle nuove tecniche di comunicazione, a dissolversi nello spazio, a perdere i loro connotati di riferimento che, come punti trigonometrici, organizzavano lo spazio urbano. Saranno probabilmente, come già sta avvenendo, da altri luoghi ed altre pratiche legate soprattutto al divertimento. Infatti la dilatazione dello spazio aperto e, in particolare, dello spazio pubblico, che ha progressivamente accompagnato la formazione della città contemporanea ha dato luogo a sempre più numerose ed estese aree destinate a pratiche collettive, connesse allo sport, al loisir: shopping malls e shopping strips, stadi, aree per lo sport, parchi tematici, centri congressi, sale per la musica, discoteche, musei, ecc. Spazi aperti ed open interiors – sempre più di proprietà e gestione privata – connotati sovente da un'estetica aggressiva, che, mettendo in ombra luoghi più tradizionali, integrandosi tra loro e, spesso, ai grandi nodi della mobilità, alle stazioni, agli aeroporti, agli svincoli autostradali, ai porti, divengono i punti di riferimento della città contemporanea alla perenne ricerca di una propria forma stabile. Ma la privatizzazione dello spazio del pubblico può dar luogo a nuove differenze; entro una società di minoranze può indurre processi cumulativi di inclusione-esclusione.

Residenza

La questione delle abitazioni nell'ultima parte dell'esperienza moderna, è stata percepita e immaginata come una questione aggregata e unificante. Flussi migratori, concentrazione urbana e carenza di alloggi nelle grandi città industriali costruivano un'insieme di continuità orizzontali, attraverso il gruppo o la classe sociale, che favoriva sia il formarsi di solidarietà trasversali, sia la ricerca di soluzioni tipizzate e ripetitive. Gran parte della città moderna è stata costruita pensando ad un destinatario tipo: la famiglia nucleare delle società urbano-industriali, una coppia di genitori e due, al massimo tre figli. Piccole variazioni nella composizione familiare, la presenza di un membro appartenente a un'altra generazione o collaterale, erano considerate eccezioni locali o temporanee. A questo destinatario, immaginato spesso come famiglia operaia o appartenente al ceto medio impiegatizio e professionale ed evocato come cellula di base dell'organizzazione sociale, l'urbanistica cercava di garantire la privacy di un alloggio tipo, cellula fondamentale dell'organizzazione urbana, nel quale la famiglia potesse identificarsi e trovare comfort e prestazioni sufficientemente elevate. Tutto il secolo XIX è percorso dal tema del comfort e fa precipitare nello spazio domestico i risultati che medici, igienisti e ingegneri avevano raggiunto per l'intera città (Privilegio, 1998).

La famiglia nucleare tipo è scomparsa dalla città contemporanea. In alcuni casi come gli Stati Uniti o la Svezia essa rappresenta meno di

un quarto dei nuclei familiari. Ad essa si sono accostate altre forme di convivenza: la persona giovane sola, soprattutto la persona sola anziana. In molte grandi città occidentali i singles costituiscono la metà dei nuclei familiari. I singles, la coppia senza figli, la coppia di anziani costituiscono la larga maggioranza della popolazione. In alcune regioni europee, per esempio molte regioni italiane, è divenuta contemporaneamente frequente la "famiglia lunga", una sorta di gruppo allargato nel quale convivono diverse generazioni, diversi livelli di istruzione, profili professionali, atteggiamenti nei confronti dei consumi e dell'impiego del tempo e diverse culture e nella quale, soprattutto, i giovani tendono a permanere per un tempo molto più lungo che in passato (Ginsborg, 1998). A ognuno di questi gruppi corrisponde una diversa idea dello spazio abitabile e delle sue prestazioni, una diversa idea dello spazio abitabile e delle sue prestazioni, una diversa idea dei percorsi della socializzazione e dei loro luoghi deputati; un'idea che cambia durante il proprio ciclo di vita. Non è strano che le coppie con figli piccoli o le famiglie lunghe desiderino abitare in una casa con giardino immersa nel verde, che i singles o le coppie giovani abbiano spesso ambizioni più urbane; che gli anziani desiderino rimanere nei luoghi ove nel tempo hanno costruito il proprio sistema di relazioni amicali e sociali. Non è strano, cioè, che la questione del come e dove abitare non sia più una questione aggregata che attraversa in modo omogeneo tutta la società.

Il ruolo del progetto urbano nel progetto della città contemporanea

Bisogna operare uno spostamento nella progettazione urbana, dalla logica analitica settoriale di per sé indifferente, perché interessata esclusivamente alla coerenza con i propri assunti di metodo, alla logica sintetica di un progetto che affronta luoghi e territori assumendone interamente la complessità, lo spessore, la resistenza.

L'indagine viene condotta facendo convergere intorno al problema progettuale discipline diverse, con l'intervento fondamentale delle geografie, delle scienze del territorio e statistiche, delle economie, delle storie e socio-antropologiche.

Adottare nuovi mezzi di osservazione della realtà, prendendo a prestito gli sguardi di altre discipline o esplorando campi espressivi differenti e non omogenei ha un valore in quanto volontà di guardare più in profondità, superando l'opacità di punto di vista settoriali.

Non si tratta di abbandonare in toto uno specifico sapere disciplinare, quanto piuttosto di rilanciare nuovi temi di progetto mettendo in rete una pluralità di sguardi e dunque anche le differenti dimensioni del reale di cui sono portatori. Il progetto urbano può riconquistare un senso critico e una carica ideologica attorno all'emergenza di nuovi problemi aperti nel mondo contemporaneo, come ad esempio la progressiva erosione dello spazio pubblico tradizionale, la pressione dell'immigrazione sulle città europee od il costo sociale derivante dallo sprawl urbano; attorno a questi e ad altri problemi bisogna

ricostituire il valore e la responsabilità culturale dell'azione progettuale e dunque una condizione operativa del progetto come critica alla società esistente.

I postulati dell'unità del progetto, dell'omogeneità nel repertorio tipologico e delle continuità del linguaggio sono stati impiegati per supportare un'abusiva pretesa di un'architettura in grado di produrre e controllare l'ambiente urbano nella sua totalità, nascondono un bisogno di riferirsi ai modelli urbani del passato ed un'incapacità letterale di immaginare e di foggare un'immagine totale di ciò che realmente sta accadendo intorno a noi.

Autostrade, aeroporti, sistemi integrati di trasporto, interconnessioni di reti, centri commerciali, parchi a tema, spazi di svago e divertimento di massa, centri turistici, aree residenziali spontanee, case mobili, operazioni di restauro e di rinnovamento per il recupero di aree industriali dismesse per il consumo di massa.

Tutto ciò ha naturalmente il suo doppiato immaginario e molteplice ricavato dai media, che fa di questi stessi spazi, creando e ricreando, una realtà virtuale non meno abitata che la realtà fisica delle nostre grandi città. Tutto ciò sembra non essere compreso, o sentito lontano e non in diretto conflitto con il modo di pensare e di intervenire dell'architettura ancora vincolata al rigore del planning anticipatore e regolatore, della standardizzazione tipologica, della definizione

stilistica come significati di un messaggio da trasmettere all' interno di uno specifico sistema linguistico.

Bisogna affrontare questi processi di mutazione improvvisa attraverso delle vere e proprie "morfologie interattive", cioè in assoluta interazione tra architettura e sistema, di cui l'architettura deve essere espressione dinamica e concreta. Soltanto progetti in grado di incorporare meccanismi di autoregolazione, di interazione e di riadattamento durante il processo possono avere un senso in situazioni che non hanno alcun confronto con quelli del passato.(1)

I.de Sola-Morales, *Present and Futures: Architecture in cities*,
UIA , 1996

Bibliografia :

F.Choay,1992, L'orizzonte del post-urbano

F.Choay,1965, L'Urbanisme et utopies et realites. Une anthologie

F. Choay,1993,"Le regime de la ville et la morte de l'urbain » in La Ville

C. Rowe,2000, Mathématiques de la villa idéale et autres essais ,Hazan,Paris

C. Rowe,1993, Collage City,Editions du Centre Pompidou, Paris

R.Eaton,2002, Cités Idéales, Paris

F.Choay,1992, L'orizzonte del post-urbano

F.Choay,1965, L'Urbanisme et utopies et realites. Une anthologie

F. Choay,1993,"Le regime de la ville et la morte de l'urbain » in La Ville

C. Rowe,2000, Mathématiques de la villa idéale et autres essais ,Hazan,Paris

C. Rowe,1993, Collage City,Editions du Centre Pompidou, Paris

S.Boeri, 2001,USE in Mutations, Actar

A.Branzi,2001,Weak Metropolis,Milan

R.Koolhaas, 1995,"The Generic City" in S,M,L;XL,

Hall, 1989, Cities of tomorrow,

I.de Sola-Morales, 1996, Present and Futures: Architecture in cities, UIA,

Secchi, 2000, Prima lezione di urbanistica,Laterza

Venturi - Scott Brown, 1972, Learning from Las Vegas,

I modelli urbani la dispersione della città: dalla densità alla dissoluzione

Le relazioni di continuità e contiguità fisica tra elementi costruiti e vuoti che caratterizzavano la città tradizionale hanno lasciato il passo, nei territori della dispersione insediativa⁽²⁾, a modalità di occupazione del suolo apparentemente nuove rispetto a quelle del passato. Le dinamiche di urbanizzazione del territorio appaiono caratterizzate da un lato dalla complessità delle relazioni che le strutturano, dall'altro dall'eterogeneità dei materiali urbani che contribuiscono alla loro costruzione fisica⁽³⁾.

Se la prima immagine riconducibile alla dispersione sembra essere la caotica giustapposizione di elementi differenti, ad un livello più astratto è tuttavia possibile riconoscere nei principi insediativi che appaiono ripetersi all'interno del territorio logiche che hanno le loro radici nelle teorie del passato.

(1)

"[...]Si intende nel senso di *individuare*, o di indicare un tema. E' quindi un'azione legata all'osservazione e alla conoscenza, ma anche alla proposizione e alla trasformazione.

[...] possiamo continuare a trovare attraverso questo termine un diretto rapporto con la realtà contemporanea e con le esigenze attuali, una chiave costante per reinterpretare aspirazioni e modi di vita da esprimere in termini di architettura, dotati di quei caratteri di generalità che li rendono condivisibili.

Rejana Lucci dal Lessico in "Forme insediative e infrastrutture. Atlante"(2001). Marsilio Edizioni.Torino.

(2)

Nei confronti del fenomeno della dispersione insediativa ci sono attualmente diversi atteggiamenti descrittivi:

Un primo gruppo di descrizioni osserva il territorio nella sua globalità utilizzando indicatori di carattere economico-demografico. Nell'intento di elaborare un'immagine interpretativa generalizzabile a diversi contesti, non ci si sofferma sulla specificità degli aspetti locali, ma si inseriscono le singole componenti entro una logica di relazioni complesse ed interconnesse. Nella "città reticolare" (Gambino 1990) e nei "sistemi urbani a rete" (Dematteis 1990) coesistono due percorsi descrittivo-interpretativi differenti, ma complementari: la "rete" (interazioni interne ad un'area geografica) e il "nodo" (dinamiche insediative e sociali locali). La rilevanza attribuita alle dinamiche locali e agli aspetti ambientali è alla base dell'immagine di *ecopolis* (Magnaghi 1991), in cui l'importanza attribuita al "locale" in quanto luogo dotato di identità insediativa, sociale ed economica trova comunque riferimento in un ordine superiore di tipo relazionale.

Un secondo gruppo di descrizioni rifiuta qualsiasi formulazione globale o metanarrazione, a favore di un'enfaticizzazione esasperata della molteplicità sia degli oggetti depositati sul territorio sia dei comportamenti sociali ad essi relazionati. In *Collage City* (C.Rowe e Koetter 1978) la varietà delle forme urbane è letta come fonte di ricchezza e valore simbolico; lo spazio acquista così un senso proprio per le relazioni che si stabiliscono tra i singoli oggetti edilizi e le valenze sociali che essi assumono. La "periferia", "città senza luoghi" (Varicchio 1990), risultato del "caotico movimento di frammenti" esplosi dalla metropoli, è dove trovano espressione la "pluralità di mondi" (McHale 1987) e di "subculture" (Vattimo 1989) che caratterizzano la "condizione della post-modernità" (Harvey 1991).

Un terzo gruppo di descrizioni sceglie programmaticamente di muoversi ad un livello intermedio, tra la lettura delle dinamiche socio-economiche e delle relazioni di tipo più astratto che interessano il territorio nella sua globalità e le questioni sollevate da un approccio più pragmatico di tipo architettonico attento alla lettura dei principi insediativi. La metafora della "città diffusa" (Indovina 1990), pur nella volontà di dare una descrizione generale ed unificante delle dinamiche di urbanizzazione in atto, lascia spazio alla lettura dell'articolazione degli assetti insediativi all'interno del territorio. Nel tentativo di superare la prima sensazione di spaesamento che si prova davanti alle "trasformazioni dell'habitat urbano" si sceglie la ricerca di una "razionalità minimale", che nel corso del tempo ha fornito all'insediamento regole d'ordine riconoscibili (Secchi 1993 e 1990). Tali principi regolatori si traducono ad una scala più ampia in "figure territoriali" (Ricci 1986) e ad una scala più minuta in "situazioni discrete" e "principi insediativi" (Boeri e Lanzani 1992).

(3)

"La dispersione e frammentazione, la formazione di ciò che ormai in tutto il mondo viene indicato con i termini di "città diffusa"

(Indovina, 1990) sono una parziale risposta ad alcuni aspetti della città contemporanea e rappresentano probabilmente la ricerca di una giusta distanza entro un nuovo sistema di compatibilità ed incompatibilità fisiche, sociali e simboliche. In questo senso, la città diffusa è solo una parte, né autonoma, né indipendente, della città contemporanea, ma al contempo non costituisce una necessaria evoluzione della città moderna e neppure è probabile si evolva dando luogo a qualcosa che le rassomigli e lungo una sola traiettoria. E' impensabile che ragionevoli saggi d'incremento delle popolazioni rilevanti possano portare la città diffusa a trasformarsi nella sua totalità, attraverso progressive densificazioni, in una città compatta, ed è anche poco probabile che essa possa essere marginalizzata e trasformata in una immensa periferia produttiva dei centri urbani più consolidati ricostruendo in nuovi termini l'antica opposizione tra città e campagna."

B.Secchi in "Prima lezione di architettura"(2000). Laterza. Bari.

Percorsi progettuali

La rivisitazione di alcuni modelli urbani alla ricerca di idee e materiali che possono avere influito sulla progressiva costruzione della dispersione insediativa. Rileggere secondo questa chiave i testi del passato ha consentito di stabilire relazioni tra autori lontani nel tempo e nelle proposte, che, tuttavia, possono oggi apparire accomunati da una stessa concettualizzazione della dispersione. Bisogna fare riferimento a questo fenomeno ogni volta che si tenta di comprendere ed eventualmente modificare l'assetto territoriale.

Le proposte di intervento abbandonano la ricerca di soluzioni completamente alternative all' esistente per concentrarsi invece sulla sua riorganizzazione, adottando come pratica di lavoro sempre più quella della manipolazione di ciò che è già presente anziché la creazione di nuovi modelli insediativi.

Dall' odierna necessità di un confronto con i materiali che si sono depositati sul territorio nel corso del tempo nasce la volontà di ricercare un legame, seppur indiretto, con le idee che hanno contribuito alla costituzione dell' "immaginario disciplinare" (Soubeyran 1988 e Infussi 1995). Muovendosi all' interno dell' "immaginario disciplinare" si può allora cercare di ricostruire le possibili radici della dispersione insediativa. Se anche la sua origine concettuale è

riconducibile ad un atto comune di opposizione volontaria allo stato patologico della città concentrata, le idee e i materiali utilizzati per concretizzarla hanno assunto nel tempo declinazioni differenti: dalla rarefazione del tessuto della città compatta, alla decongestione della metropoli tramite l'allontanamento di alcune funzioni fino alla prefigurazione di un nuovo assetto territoriale. L' ambiguità che oggi sembra caratterizzare i termini usati per interpretare lo stato attuale dell' urbanizzazione può allora leggersi proprio come l'esito ultimo di questa diversificazione di percorsi teorici e progettuali

Densità

La teorizzazione di una nuova forma di città fondata sulla rilettura del rapporto tra pieni e vuoti e su una reinterpretazione dei materiali che costruiscono l'esistente accomuna, seppur portando ad esiti assai diversi, le proposte di Ildefonso Cerdà e Le Corbusier. L'origine della congestione urbana è attribuibile per entrambi alla rottura dell' equilibrio tra edificato e suolo. Per Cerdà è la carenza effettiva di spazi aperti all' interno di un insediamento ancora chiuso dalle mura a determinare lo stato patologico in cui versa la città (Cerdà 1985); Le Corbusier critica invece gli esiti dell' espansione incontrollata della periferia, che

hanno portato ad uno spreco di suolo, fallendo nella risoluzione dei problemi del traffico e quindi della congestione del centro città (Le Corbusier 1967). La riflessione sulla **densità**(1) diventa così questione nodale, punto di partenza per la manipolazione dei materiali urbani tradizionali.

Cerdà limita la densità creando uno svuotamento ed un ampliamento delle dimensioni dell'isolato urbano. Egli reinterpreta i tracciati e la morfologia del costruito della città storica: le *vias* diventano così la struttura portante della suddivisione del suolo in *intervias* solo parzialmente occupate dagli edifici che si dispongono indipendentemente dalla continuità del tracciato stradale.

L'isotropia della maglia ortogonale permette teoricamente una sua estensione all'infinito e in questo senso l'Enseigne di Barcellona può leggersi come uno stadio intermedio verso l'idea di una più profonda integrazione, all'interno della città, tra città e campagna (*rus in urbe, urbs in rure*).

Le Corbusier contrasta il diffondersi della pratica della bassa densità così come proposta dalla città giardino; in alternativa teorizza una critica del concetto di densità come rapporto quantitativo tra abitanti e superficie libera per una sua ridefinizione come visione qualitativa di un nuovo assetto spaziale. Paradossalmente infatti, la dilatazione dell'urbanizzato avviene attraverso la distribuzione, entro ampi

spazi aperti, di edifici, come l'unità d'abitazione, caratterizzati da un'altissima densità. I suoi principi infatti sono: decongestionamento del centro urbano e contemporaneo aumento della sua densità demografica; incremento dei mezzi di trasporto; aumento degli spazi verdi. Si assiste quindi ad una rottura completa rispetto ai materiali costitutivi della città tradizionale: la rete delle strade e la disposizione degli edifici sono ormai del tutto indipendenti; le relazioni tra le parti della "città verde" non si fondano più sulla continuità spaziale, perché ogni singola unità abitativa è diventata una sorta di monade autosufficiente rispetto ai bisogni giornalieri dei suoi abitanti. La densità migliora l'efficienza infrastrutturale, promuove gli affari ed il commercio; promuove lo scambio e l'interazione sociale – la città densa come centro culturale, come brulicante mercato all'aperto, di opportunità, esperienze e scambi di opinione.

In contrapposizione a Le Corbusier, che, nonostante l'apparente concentrazione della city (in cui ha eliminato gli ingorghi del traffico, trasformandoli paradossalmente in una congestione della circolazione verticale nell'edificio), finisce col progettare sostanzialmente una città orizzontale, Ludwig Hillberseimer tenta di dare alla sua metropoli una struttura verticale. Invece di continuare ad espandere la città nella pianura, egli concepisce una più forte aggregazione e

concentrazione. I singoli elementi urbani, distinti in base alla loro funzione, sono disposti nel senso dell' altezza formando la sua *città verticale*. Si formano, infatti, due città sovrapposte. Sotto la città degli affari con la sua circolazione di veicoli. Sopra la città residenziale col suo traffico pedonale. Nel sottosuolo le linee ferroviarie e metropolitane. In questo modo ciascuno abita sopra il proprio luogo di lavoro (evocando il concetto della casa verticale medioevale dove l' abitazione era collocata sopra la bottega) riducendo al minimo i lunghi tragitti per la circolazione.

(1)

“La densità è un agente sia fisico, che sociale e ambientale. E', nella sua definizione più elementare, ciò che consente la vicinanza, il riunirsi dei corpi nello spazio. Questa densità di incontro è il substrato della socialità e la base materiale della democrazia. Entrambe dipendono dalle relazioni faccia a faccia che sono, in ultima analisi, l'argomento sovrano per la logica dell' urbanità.”

M. Sorkin in “*Pensieri sulla densità*”. Lotus n.117-2003

Riferimenti bibliografici :

Cerdà I. (1985), *Teoria generale dell' urbanizzazione* (1867), Jaca Book, Milano. Le Corbusier (1967), *La carta di Atene. L'urbanistica dei tre insediamenti umani* (1942,1944), Etas Kompass, Milano, Ludwig Hilberseimer, *Un' idea di piano*, Padova, Marsilio, 1973

Decentramento

Una risposta al caotico accentramento funzionale e insediativo della metropoli attraverso l'allontanamento di alcune attività è alla base sia delle proposte di Raymond

Unwin, Ernst May, Clarence Perry che si strutturano per unità concentrate, sia di quelle di A.Soria y Mata e Le Corbusier che si organizzano per unità lineari. Sebbene il ruolo della città non venga mai negato, la riflessione si sposta sulla necessità di caratterizzare le sue espansioni come parti dotate di un' elevata leggibilità formale e di una chiara distribuzione delle funzioni in esse presenti. Sia per Unwin, che per May, Perry il principio ordinatore dell' ampliamento è la costruzione di nuclei satelliti dipendenti dalla grande città centrale. Tuttavia tra le loro idee si avverte un progressivo allontanamento dal proposito di creare entità complete e caratterizzate dalla presenza di attività eterogenee, per avvicinarsi sempre di più all' idea di quartiere specificatamente residenziale. I tipi di insediamento a cui Unwin delega il ruolo di organizzatori del processo di decentramento sono gerarchicamente distinguibili in rapporto alla distanza dalla metropoli. Se le “unità pianificate suburbane” risultano autosufficienti solo per quello che riguarda la residenza e i servizi primari ad essa connessi, le “città satellite” e le “città giardino industriali” sono economicamente e socialmente autonome.

A Francoforte May decentra nuclei di espansione principalmente residenziali nella corona dei sobborghi facendoli diventare parte integrante dell' insediamento urbano. La sua proposta di *Trabantenprinzip* ha come

obbiettivo quello di “determinare la forma della città” esistente, localizzando le parti in funzione delle risorse ambientali e produttive già presenti (May). Per May, così come per Perry, perde priorità il principio di completa autonomia della parte rispetto al tutto. In particolare, per i due autori americani acquista maggiore rilevanza l'analisi attenta delle relazioni di tipo comunitario che caratterizzano la *neighbourhood unit* e la visione della città nella sua completezza sembra passare in secondo piano (Perry). Tutte queste proposte assumono come regola dispositiva l'aggregazione dell' insediamento attorno ad uno spazio aperto ad uso collettivo o semi-collettivo che diviene punto di riferimento non solo fisico-insediativo ma anche sociale. Tale logica di centralità è leggibile sia alla scala delle singole unità residenziali, che a quella più ampia della città e del quartiere. Il giardino all' interno del *close* (Unwin) e la “spina verde” del “superisolato” di *Sunnyside Gardens* sono il perno attorno a cui si strutturano le residenze isolate o a schiera; parallelamente la *place* con le attività pubbliche di *Hampstead Garden Suburb* (Unwin) e il grande parco con il centro educativo e culturale di *Radburn* sono il luogo in cui si identifica l'intera comunità insediata.

Se per questo primo gruppo di autori la ricerca di una forma si costruisce a ridosso di una riflessione sul carattere fisico (presenza di luoghi centrali) e sulle valenze sociali (richiamo

delle funzioni collettive) che esso acquista all' interno della città per Soria y Mata e per Le Corbusier assumono grande rilevanza le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie di trasporto che hanno aperto all' espansione delle città territori sempre più ampi. La *calle principal* della Ciudad Lineal di Soria, sistema complesso comprendente la ferro-tramvia e le strade carrozzabili, e la <strada per i 100 km all'ora> di Le Corbusier sono gli elementi morfogenetici su cui si basa la loro proposta di decentramento insediativi. Per Soria la linea retta, in quanto forma più adeguata alle recenti invenzioni tecniche, è strumento capace di creare un tutto “organico”, spina vertebrale dei nuovi insediamenti(1). Per Le Corbusier la logica lineare struttura un particolare tipo di insediamento, quello industriale, il cui funzionamento si basa su una sequenza progressiva e lineare di azioni (“catena di montaggio”).

Le Corbusier non si limita quindi a considerazioni di carattere eminentemente geometrico, ma va alla ricerca di una vera e propria <biologia> costitutiva e di una localizzazione adeguata per ogni tipo di insediamento e di una funzione che lo contraddistingue, fondata sulla contiguità di residenza e luogo di lavoro.

Da tutto ciò consegue un diverso grado di complessità e un diverso modo di relazionarsi delle agglomerazioni con il resto del territorio. Nella *Ciudad Lineal* di Soria la strada è il luogo

dell' iterazione delle *manzanas* costruite con uno stesso tipo edilizio (la casa isolata su lotto) e caratterizzate dall' omogeneità funzionale (prevalenza della residenza sulle attività di tipo collettivo).

L' accostamento di <città lineari> e <città punto> porta all' idea di un tipo di urbanizzazione del futuro a scala planetaria; entrambi interpretano la direttrice(2) come elemento costitutivo delle struttura della città divenendo, nel primo caso, l'essenza stessa della forma urbana, ma all' interno di quest'ultima non vengono tuttavia specificati i caratteri dell' insediamento agricolo. Il reticolo per unità triangolari proposto da Le Corbusier è la traduzione in termini formali di una struttura ben più complessa, all' interno della quale l'allontanamento delle industrie e delle residenze per mezzo di "città lineari industriali" non è che una delle strategie atte a riequilibrare l'intero assetto territoriale. Parallelamente egli si occupa infatti anche dell' organizzazione degli insediamenti rurali in "unità di produzione agricola" fisicamente riconoscibili e della trasformazione delle "città radial-concentriche degli scambi" in città verdi.

(1)

Nel nostro secolo sono state avanzate numerose proposte per progetti di tipo lineari influenzati dalla proposta di Ciudad Lineal di Soria y Mata; i progetti possono classificarsi in classi diverse e rappresentano diverse tendenze nella progettazione del ventesimo secolo. La classificazione effettuata secondo la loro forma e/o funzione lineare, ha come fine di illustrare le principali classi con esempi rispettivi.

(2)

" [...] Direttrice e linearità rappresentano la sintesi di molteplici idee di città (da Soria y Mata, ai Disurbanisti, ad Hilberseimer) ed anche in Italia vengono individuate come principi di riorganizzazione urbana in molteplici piani e studi (dal "Piano AR per Milano, alla "Città-Territorio" pontina di Tafuri), proseguendo una riflessione che a partire dagli anni sessanta si era sviluppata attorno al tema della "città-regione". Ma se le ipotesi di pianificazione urbana di area vasta, prodotte negli anni '60 e '70, non hanno avuto applicazione pratica, la città si è di fatto territorializzata seguendo logiche locali e spontanee e oggi dobbiamo fare i conti con processi di accrescimento che stanno trasformando la città in territori urbani.

La direttrice in quanto "figura" rappresenta uno dei modelli di crescita urbana e metropolitana nei territori della diffusione o delle reti urbane; esse tendono a divenire luoghi complessi di interazione urbana con il consolidamento di nuove morfologie insediative, la localizzazione di nuove centralità urbane, la formazione di processi di specializzazione funzionale, come nel caso delle strade mercato.

Romeo Farinella dal Lessico in "Forme insediative e infrastrutture. Atlante"(2001). Marsilio Edizioni.Torino.

Riferimenti bibliografici :

Le Corbusier (1980), *Proposte di urbanistica* (1946), Zanichelli, Bologna.

May E. (1975), "Cinque anni di attività edilizia residenziale a Francoforte sul Meno"(1930), in Grassi G. (a cura di), *Das Neue Frankfurt 1926-1931*, Dedalo Libri, Bari.

Perry C. (1980), "La pianificazione del vicinato e della comunità" (1929), in Sica P., *Antologia di Urbanistica* (1981), Laterza,Bari

Soria y Mata A. (1882), "La città lineare" (1968), *Il Saggiatore*, Milano.

Unwin R. (1909), "La pratica della progettazione urbana" (1971), *Il Saggiatore*, Milano

Disseminazione

Un progetto di diffusione di entità insediative sia di natura urbana che rurale all' interno di un ambito più vasto di quello della singola città è la matrice che accomuna le idee elaborate da Ebenezer Howard, Patrick Geddes e Lewis Mumford. Un territorio costruito per "grappoli di belle città casa" limitate e autosufficienti (Howard 1972), una "conurbazione" con "molti gangli" (Geddes), un nuovo tipo di "città polinucleare" (Mumford) sono le immagini tramite cui si concretizza l'idea di un insediamento di tipo policentrico, fondato sulla molteplicità delle relazioni che si stabiliscono tra i nuclei urbani e quelli rurali. Tuttavia se per Howard l'assetto si colloca ancora ad un livello vicino all' utopia operativa, presupponendo la totale scomparsa delle città esistenti e la creazione di entità urbane *ex-novo*, per Geddes e Mumford si attua tramite un' organizzazione dei materiali già presenti sul territorio.

La relazione tra spazi aperti e costruiti si fonda per questi autori sulla bassa densità. La logica della casa isolata su lotto verde alla base del principio insediativo della "città giardino" trova, a scala più ampia, un parallelo nell' isolamento di nuclei dimensionalmente finiti all' interno della campagna. In questo modo lo spazio aperto assume un ruolo di primaria importanza nella costruzione del nuovo

assetto territoriale. Ciò acquista via via maggiore evidenza nelle teorizzazioni di Geddes e Mumford. Al più generico concetto di campagna elaborato da Howard come contenitore di attività sociali e agricole esterne alla città si sostituisce progressivamente quello di "regione", inteso da Geddes come insieme di relazioni tra la forma dell' insediamento e l'ambiente naturale che lo ospita e da Mumford come una serie più ampia di caratteristiche geografiche ed umane, di risorse ambientali e culturali. La "matrice verde" si può considerare come l'esito ultimo di tale percorso, trattandosi di una regione naturale, un ambiente integrato in cui hanno sede sia le attività agricole che i luoghi di svago della popolazione (Mumford).

Riferimenti bibliografici :

Geddes P. (1970), Città in evoluzione (1915), Il Saggiatore, Milano

Howard E. (1972), La città giardino del futuro (1902), Calderoni, Bologna

Mumford L. (1973), "Paesaggio naturale e paesaggio urbano" (1960), in Choay F., La città. Utopie e realtà, Einaudi, Torino.

Dissoluzione

La negazione del concetto stesso di insediamento urbano concentrato che si attua nella proposta di una frantumazione del tessuto della città tradizionale in monadi insediative ridotte ed esplose sull' intero territorio contraddistingue le visioni utopiche di Bruno Taut e F.L.Wright. Se rispetto a

queste idee non appare corretta una lettura in chiave dicotomica dei termini di città e campagna, tantomeno appare adeguata la definizione di anti-città; ciò che cambia rispetto all' entità urbana tradizionale non è infatti il tipo di funzioni che la contraddistinguono, bensì il loro modo di distribuirsi rispetto a spazi più ampi. Nella "dissoluzione delle città" Taut immagina di sostituire alla "città di pietra" la "città di terra", un nuovo modo di abitare il territorio fondato sulla pratica dell' autosostentamento. Anche la "visione usoniana" di Wright parte dalla necessità di riavvicinare la residenza al luogo di lavoro, ma nel caso di *Broadacre City* tale processo non si limita solo all' agronomia, bensì abbraccia tutti i tipi di attività, avendo come fine ultimo l'eliminazione di ogni forma di pendolarismo visto come causa primaria di congestione. Diversamente da Taut, per Wright le grandi spazialità aperte non sono solo terreno da coltivare, ma diventano una fonte inesauribile di bellezza e svago, tramite il contatto diretto tra l' individuo e la natura che lo circonda(1). Del resto tutta la proposta di Wright è permeata da una forte carica individualista che si traduce nella costruzione di una città a scala nazionale, costituita da monadi insediative che risultano sempre essere singoli episodi architettonici, anche quando (come nel caso dei motel, delle chiese e delle scuole) svolgono una funzione di richiamo collettivo. Per Taut, invece, se anche a grande

scala l'insediamento appare come una "nebbia" nella quale si distinguono solo i "punti scintillanti" dei centri di culto, ad una scala più minuta emerge la presenza di nuclei di aggregazione seppure di dimensioni limitate. Wright considera condizione imprescindibile per il realizzarsi di Broadacre City l'utilizzo individuale dell' automobile su tratti resi comunque brevi dall' offerta isotropa di servizi; Taut, al contrario sembra non vedere nel movimento una pratica necessaria, ma piuttosto un atto volontario compiuto saltuariamente dalla popolazione.

(1)

"[...]L' edilizia della nuova città sarà libera nel proprio ambiente verde o si estenderà in lunghezza, allungandosi dolcemente senza elevarsi sulle praterie o distendendosi lungo i crinali sopra le terrazze collinari. Immedesimandosi nell' ambiente. Che cosa è un edificio che non sia in relazione intrinseca col terreno sul quale sorge e con gli abitanti che lo occupano?"

F. Ll. Wright in "La città vivente", 1958.

Riferimenti bibliografici :

Wright Frank Ll.(2000), *La città vivente* (1958), Edizioni di comunità, Torino.

Taut Bruno "Die Stadtkrone" (1919), in Bruno Taut (2001), Aa.Vv., Electa, Milano

Conclusione

Il territorio appare sempre più luogo di un insediamento disperso che gli strumenti tradizionalmente messi a disposizione dall' "immaginario disciplinare" appaiono insufficienti a descrivere . Se anche l'impiego di modalità e scale d'osservazione innovative, davanti al complessificarsi dei fenomeni in atto, diventa sempre più necessario , ciò che si osserva non può tuttavia giudicarsi completamente nuovo. Concentrando l' attenzione su aspetti più circoscritti della realtà insediativa e sociale ci si rende conto di come essi siano frutto di tendenze di lungo periodo, che spesso sembrano trovare un primo riconoscimento e un tentativo di formulazione teorica proprio nelle idee del passato. La potenzialità morfologico-insediativa delle grandi infrastrutture viarie, riconosciuta come logica fondante una delle "situazioni insediative" che caratterizzano i territori della dispersione (Lanzani 1991), è alla base della proposta di Ciudad Lineal di Soria e di quella di "città lineare industriale" di Le Corbusier, anche se i materiali usati da questi autori son ben diversi da quelli che si possono leggere oggi. L' alto valore simbolico e di richiamo sociale svolto dai grandi centri commerciali, ispiratore di un' ampia gamma di progetti architettonici contemporanei, è molto vicino al ruolo attribuito da Taut agli elementi puntuali tramite cui egli

dissolve il tessuto della città tradizionale. La mobilità che essi sollecitano ed esigono all' interno di aree vaste di territorio richiama il nomadismo della popolazione insediata nella Broadacre City di Wright.

Una lettura relazionata dell' "immaginario disciplinare" non agevola solo la comprensione delle dinamiche di urbanizzazione più recente, ma permette di vedere sotto una nuova luce ciò che è stato teorizzato nel passato. Le immagini evocate dalle proposte di alcuni autori illuminano contemporanei aspetti salienti dei modi di abitare e delle pratiche sociali dando prova di come le idee del passato, se analizzate alla luce delle trasformazioni che nel tempo hanno investito il territorio, possano acquisire in sé un maggiore spessore critico e un ruolo a volte precorritore.

**“ il mondo come rappresentazione”:
confronti tematici tra figure dell' utopia e
forme della realtà.**

Apparentemente tutti i processi mentali che formano il pensiero avvengono in due modi differenti; il primo è comunemente conosciuto come il processo di pensiero empirico. è limitato allo studio di fenomeni fisici di fatti che possono essere misurati e quantitativamente giustificati. questo procedimento intellettuale si concentra su elementi separati e fatti isolati, derivanti direttamente dall' esperienza pratica. Il Pensiero è strettamente limitato a processi tecnici e pratici così come per la maggiorparte sono formulati in teorie e metodologie pragmatiche e comportamentali.

L'altro processo è maggiormente legato all'immaginazione ed il suo l'intento principale non è la realtà come essa è ma la ricerca di una idea generale.

Quando Schopenhauer, nel suo trattato *Die Welt als Wille und Vorstellung*, scrive il “mondo è rappresentazione”, egli intende dire che non alcun oggetto in sé, ma soltanto un soggetto che vede e percepisce l'oggetto. Il mondo è dunque un oggetto soltanto in relazione al soggetto, al punto di vista di chi guarda o – per dirla con Schopenhauer – è rappresentazione. Ciò vale sia per il passato che per il futuro, per il tempo e per lo spazio.

Il sapere, così postula Kant, ha la sua origine in due componenti fondamentali: l'intuizione ed il pensiero. Tutto il nostro pensiero deriva dalla rappresentazione, dall' immaginazione. Il sapere si basa quindi su ciò che è conforme ai sensi, poiché l'unico modo per conoscere gli oggetti è quello che passa per la rappresentazione. “l'intelletto è incapace di conoscere, e i sensi non sono on grado di pensare”. In ogni uomo vi è il forte bisogno di crearsi una realtà una realtà che corrisponda alla sua capacità di rappresentazione, e nella quale gli oggetti mantengano un significato, non per il fatto che essi sono sperimentabili e miserabili, bensì grazie all' immagine che essi si comunicano.

Il modo in cui noi comprendiamo il mondo attorno a noi dipende dal modo in cui noi lo percepiamo e lo sentiamo. Senza una rappresentazione della realtà, essa si presenta come una massa insensata e amorfa di fatti, che esistono senza un rapporto reciproco; essa appare priva di ordine, incomprensibile e perciò caotica.

l'intelletto è incapace di percepire qualsiasi cosa, ed i sensi non possono pensare. solo attraverso una combinazione di entrambi può scaturire la conoscenza. l'immaginazione deve precedere tutti i processi mentali ...è niente di meno di una sinopsi, un principio di organizzazione superiore a

tutto che porta ordine nella diversità. se noi accettiamo che il pensiero è un processo immaginativo di ordine superiore, allora, arguisce Kant, questo significa che tutte le scienze sono basate sull'immaginazione.

Come il significato di tutta una frase è differente dal significato di una somma di parole, o come una parola significa di più che un allineamento di lettere dell' alfabeto, così la rappresentazione creativa, l'immagine, un' espressione formale vanno viste come un tutto, come qualcosa che connette differenti cose o avvenimenti. Se – per tornare all'architettura – il progetto è concepito come un processo puramente tecnologico, allora il risultato non può essere che un formalismo pragmatico. Se, d'altra parte, il progetto è esclusivamente l'espressione di un'esperienza emotiva, ciò porta troppo facilmente ad aberrazioni incontrollate. Se invece il processo di progettazione prende le mosse da un'immagine rappresentativa, che si pone alla base come principio di organizzazione del tutto, allora è possibile sviluppare, all'interno di quest' immagine, tutta la ricchezza della fantasia. Il progettare per immagini rappresentative rende possibile il passaggio dal pensiero pragmatico al pensiero creativo, dallo spazio metrico dei numeri allo spazio visionario dei sistemi coerenti. Si tratta di un procedimento

del pensiero che si basa su valori qualitativi e non quantitativi, che si concentra più sulla sintesi che non sull' analisi.

Molto tempo prima che, grazie ai metodi scientifici, fossero misurate orbite, distanze, studiosi e poeti avevano ordinato firmamento secondo un sistema significativo di immagini. Cassiopea, Perseo, Orione, Castore e Polluce sono figure della fantasia, che sono diventate realtà ricche di significato nella coscienza dell'umanità, quindi, come dice Schopenhauer, "ciò che noi raffiguriamo di esso".

Ciò che è sorto per caso diventa nel progetto intenzionalità. Ciò che è sorto per intenzione diventa nel caso, progetto.

La riproduzione simbolizza la realtà, nella quale essa scopre strutture e forme, e la rispecchia simbolicamente, allusivamente o allegoricamente. Questa possibilità di un adeguamento della rappresentazione alla realtà, dell' immagine all'originale, consente un ampliamento delle idee e rappresentazione architettoniche. Il tema della riproduzione (..di un modello?) può essere interpretato come il tentativo di tradurre architettonicamente il progetto in un'immagine e nella sua copia, sfruttando il concetto della riproducibilità come possibilità di formazione

per l'architettura. Sebbene l'architettura non ammetta il concetto di riproduzione e tragga da se stessa i suoi temi, tuttavia sembra esistere, con l'interpretazione simbolica dei modelli esistenti, la possibilità di una trasformazione morfologica.

"Il progetto per è il tentativo di sviluppare a partire da una rappresentazione plastica, possibilità di forma che, attraverso una condensazione di immagini, portano ad una nuova espressione non contenuta nell' originale." (1)

Inoltre, come sostiene Focillon, "dal momento che la forma appare essa è suscettibile di essere *letta* in vari modi; [...]e avviene che la forma si svuoti completamente, che sopravviva a lungo alla morte del suo contenuto ed anche si rinnovi con esuberanza strana.[...]ma il segno diventa forma e, nel mondo delle forme, genera tutta una serie di figure, ormai senza rapporto con la loro origine." (2)

Come ci sono tre livelli base di comprensione dei fenomeni fisici: primo, l'esplorazione di puri fatti fisici; secondo, l'impatto psicologico sul nostro incoscio; e terzo, la scoperta immaginativa e ricostruzione di fenomeni al fine di concettualizzarli; così in questi confronti ci sono tre livelli di "realtà" esposte: la realtà di fatto della città reale, la realtà percepita attraverso il filtro pro-gettuale di

analogie e metafore, e la realtà concettuale, l'idea fondante i vari modelli urbani. Queste tre realtà si influenzano reciprocamente, e da questi continui scambi possono nascere nuovi significati e nuove figure per l'architettura della città. (3)

(1)

O.M. Ungers, architettura come tema-quaderni di Lotus, 1982

(2)

[...]Ma noi mal sopportiamo che codesti inediti possano conservare la loro qualità di estranei. Sempre saremo tentati a cercare nella forma altri sensi che non siano essa stessa, ed a confondere la nozione di forma con quella di immagine, che implica la rappresentazione di un oggetto, e soprattutto con quella di segno. Il segno significa, mentre la forma si significa. E dal momento che il segno acquista un valore formale eminente, questo agisce con forza sul valore del segno come tale: può svuotarlo o deviarlo, dirigerlo verso una vita nuova. Poiché la forma appare circondata da un alone. Essa è una stretta definizione dello spazio, ma anche suggerimento di altre forme. S'espande, si propaga nell' immaginario, o noi, piuttosto, siamo mossi a considerarla come una specie di spiraglio attraverso il quale possiamo far penetrare in un regno incerto, che non è né l'esteso, né il pensato, una folla di immagini che aspirano a nascere[...] Talvolta la forma esercita una specie di magnetismo sui sensi diversi, o piuttosto si presenta come una specie di stampo cavo, dove l'uomo versa volta a volta materie differentissime, le quali si sottomettono alla curva che le preme, e così acquistano un significato inatteso. Talvolta l'ossessiva fissità d'un medesimo senso s'impradonisce di esperienze formali, che non ha necessariamente provocato. E avviene che la forma si svuoti completamente, che sopravviva a lungo alla morte del suo contenuto ed anche che si rinnovi con una esuberanza strana. La magia simpatica, copiando i nodi dei serpenti, ha inventato l'intreccio. L'origine profilattica di questo segno non si può mettere in dubbio: ne resta una traccia negli attributi simbolici di Esculapio. Ma il segno diventa forma e, nel mondo delle forme, genera tutta una serie di figure, ormai senza rapporto con la loro origine.[...]

Henri Focillon, Vita delle forme, Einaudi 2002

(3)

Aldo Rossi, introduzione all' architettura della città, Clup 1978

[...]Questo forse è il significato di una architettura della città; come la figura nel tappeto, la figura è chiara ma ognuno la legge in maniera differente. O piuttosto tanto più è chiara, tanto più si apre verso una complessa evoluzione[...]

Modelli

[Un modello è comunemente inteso come qualcosa che propone un prototipo che rappresenta una forma ideale; in un senso più generale un modello è una struttura, un pattern lungo la cui linea si forma qualcosa...](1)

Questi modelli servono come istruzioni per intrusioni tecniche con la realtà. Generalmente un modello è qualcosa che porta in sé una forma visiva od un ordine concettuale nelle componenti di situazioni complesse. In tali modelli la forma esterna è espressione di una struttura interna; mostra come qualcosa viene messo insieme. Creare un modello significa trovare coerenza in rapporti dati di alcune combinazioni e disposizioni fissate. Ciò avviene per due tipi di modello, visivi e di pensiero. Servono come artifici concettuali per strutturare la nostra esperienza e renderli funzionali o "intenzionali".

Tramite questi due modelli formuliamo una struttura che rende i fatti più certi e quindi più reali.

Non è altro che un principio formale che rende possibile visualizzare le apparenze in modo più ordinato e che , al contrario, è un approccio creativo verso una realtà strutturata lungo la conoscenza di un modello. Nondimeno il modello è una struttura intellettuale che pone obiettivi

alle nostre attività creative, come la progettazione di edifici-modello, città-modello, comunità-modello, ed altre supposte condizioni modello ,e fissa direzioni per le relative azioni. consequenziali.

(1) O.M. Ungers , *morphologie,city,metaphors* new york 1976

Metafore

Le metafore sono trasformazioni di un evento attuale in un' espressione figurativa, che evocano immagini per sostituire una nozione astratta con qualcosa di più descrittivo ed illustrativo. Solitamente è un'implicita comparazione tra due entità che non sono somiglianti ma possono essere paragonati tra loro in un modo immaginativo. La comparazione è solitamente effettuata attraverso un balzo creativo che lega differenti oggetti insieme, producendo una nuova entità che assume le caratteristiche delle varie parti che la compongono. Il significato delle metafore è più spesso basato sulla comparazione e sulle similarità di carattere antropomorfologico. I progettisti usano la metafora come uno strumento di pensiero che a servizio di una funzione di chiarezza e precisione che anticipa o oltrepassa i processi logici. "una metafora è una percezione intuitiva di similarità in dissimilarità" così come la definì Aristotele.

Eterotopia

“Ci sono probabilmente in tutte le culture, in tutte le civiltà, luoghi reali – luoghi che esistono e che si sono formati nelle profonde fondamenta della società – che costituiscono qualcosa come luoghi di opposizione, una sorta di utopia effettivamente raggiunta, nel quale i luoghi reali, tutti i luoghi reali che possiamo trovare dentro la cultura, sono rappresentati simultaneamente, ma contestati ed invertiti. Luoghi di questo genere sono al di fuori di tutti i luoghi, sebbene sia possibile indicare il loro luogo nella realtà. Perché questi luoghi sono assolutamente differenti da tutti i siti che essi riflettono e descrivono, io potrò chiamarli eterotopie”

M. Foucault “Of other spaces: utopia and heterotopias”

L'eterotopia ospita tutte le eccezioni al modello di città dominante. L'eterotopia è un luogo che mescola la *stasi* dell'*enclave* con il *flusso* di un'armatura e nel quale il bilancio tra questi due sistemi è costantemente mutevole. La sua funzione è di aiutare a mantenere la stabilità della città come sistema auto-organizzato. In un sistema urbano lineare, logico scientifico, l'eterotopia aiuta a mantenere il bilancio dinamico del sistema dei poli binari (centro-periferia/orizzontale-verticale/ecc...) che definiscono il sistema città. In sistemi non lineari facilita lo sbilanciamento dinamico a rapidi cambiamenti tra i vari paradigmi urbani. Per servire queste funzioni le varie forme dell'eterotopia sono selvaggiamente diverse tra loro e costantemente in

flusso. La forma del ghetto di Venezia del Rinascimento è molto differente dall'Harlem di New York degli anni venti e dalle favelas di Rio; così come la stessa di Harlem di oggi è molto diversa dall'Harlem degli anni '20. Per Foucault ci sono due principali tipi di questa contraddittoria classe di luoghi “specchio” che gli interessano particolarmente: utopie ed eterotopie.

Utopie sono luoghi inizialmente non legati ad un luogo reale, che presenta la società nella sua non realtà. L'eterotopia sono luoghi, invece, sono spazi reali, costruiti che possono riflettere una più ampia spettro dei mutamenti sociali che li circondano. Gli “specchi” di utopie e eterotopie danno agli “attori urbani” (le persone che guidano le scelte politiche, sociali delle città) la chance di identificare i propri bisogni in una situazione mutevole e fluente.

Foucault descrive in maniera sistematica luoghi eterotopici, che sono allo stesso tempo reali ed irreali. Compila una serie di sei principi che guidano questa sua analisi che portano a definire le eterotopie come strutture ambigue, capaci di arrestare e facilitare il cambiamento, strutture multicellulari che costituiscono città in miniatura dentro la città, acuti sensori dei segnali di crisi provenienti dal sistema dominante ed, al tempo stesso, laboratorio di nuove idee di società e città.

MODELLI URBANI
(testi instauratori)

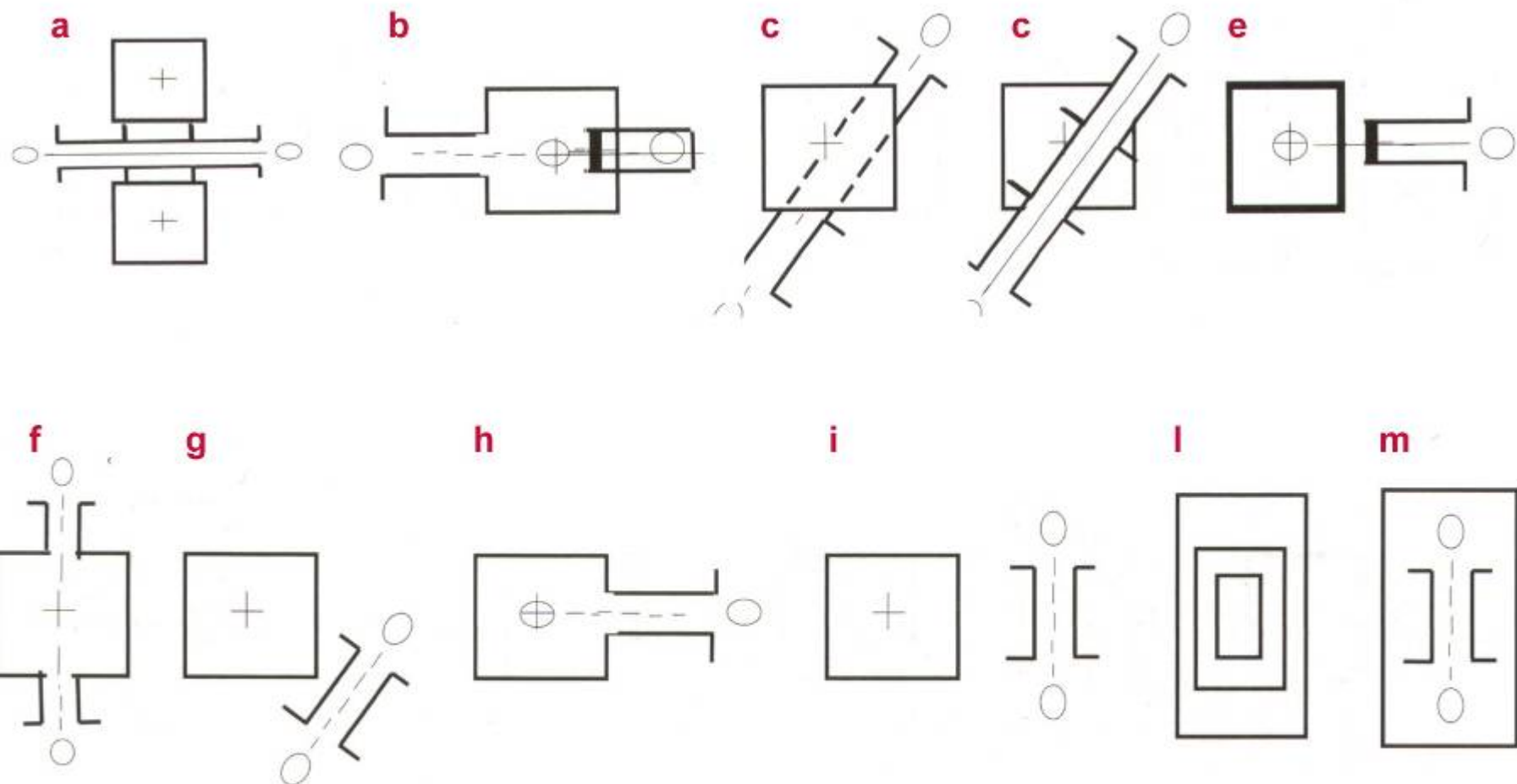
CITTA' REALE

densità

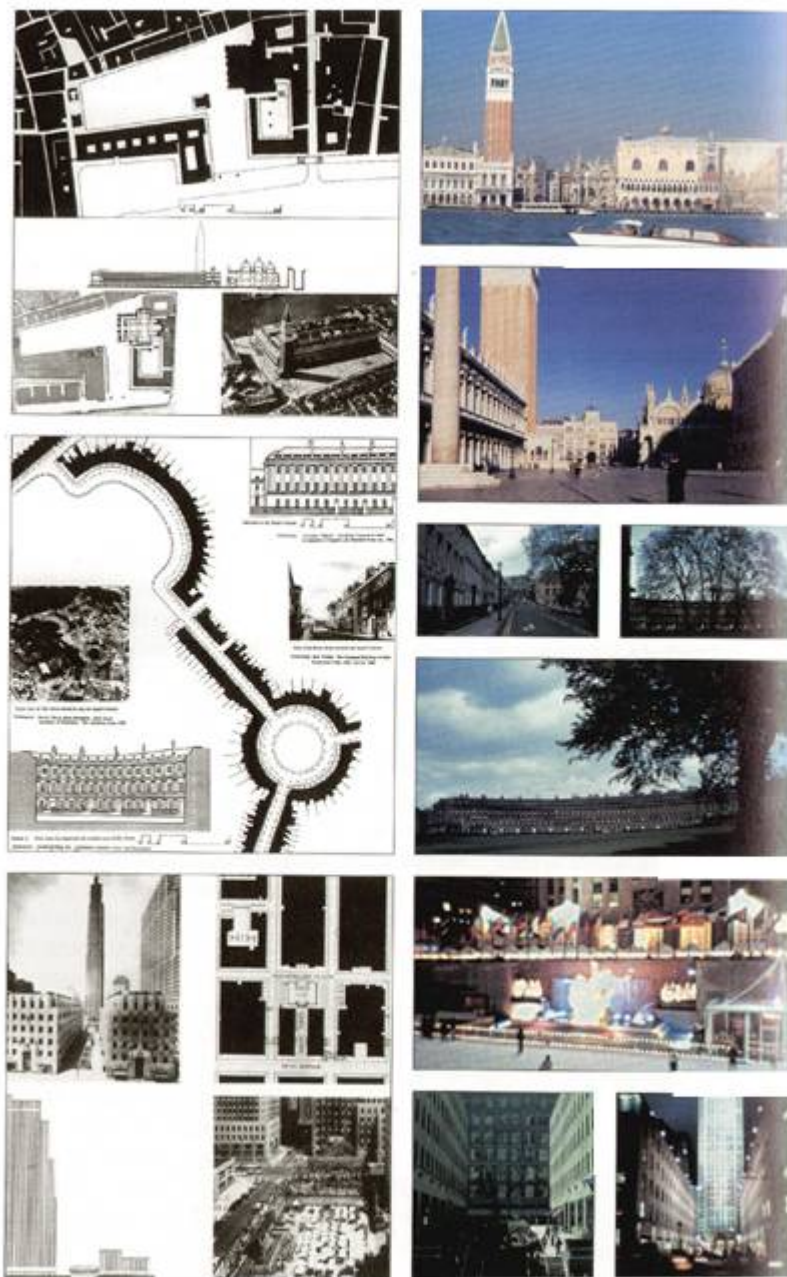
enclave

dispersione

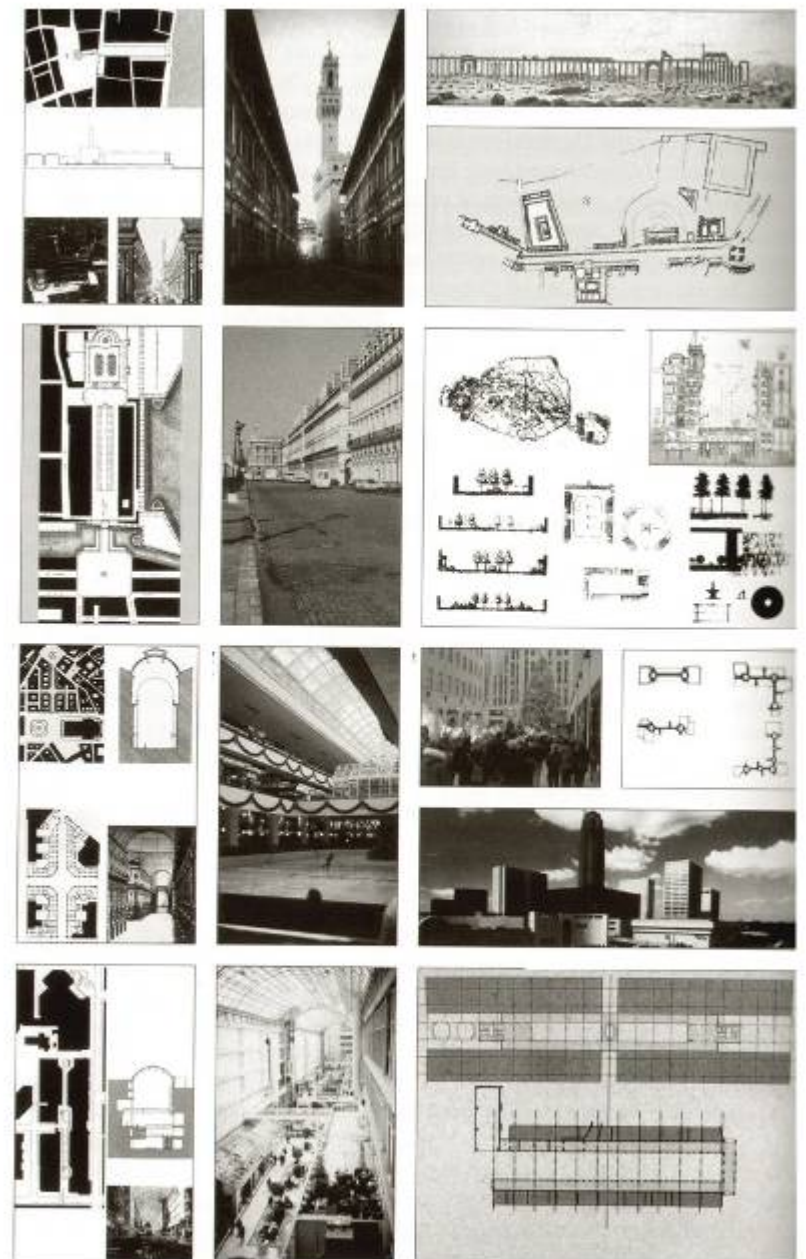
**attrattori
lineari**



enclave ed attrattori lineari: schemi combinatori



Enclave



Attrattori lineari

SIMBOLI

ALLEGORIE

ANALOGIE

MODELLO

UTOPIA

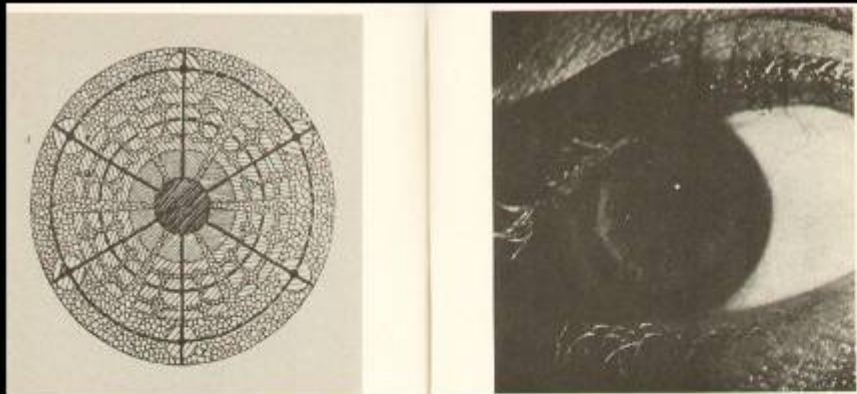
CITTA' REALE

ETEROTOPIA

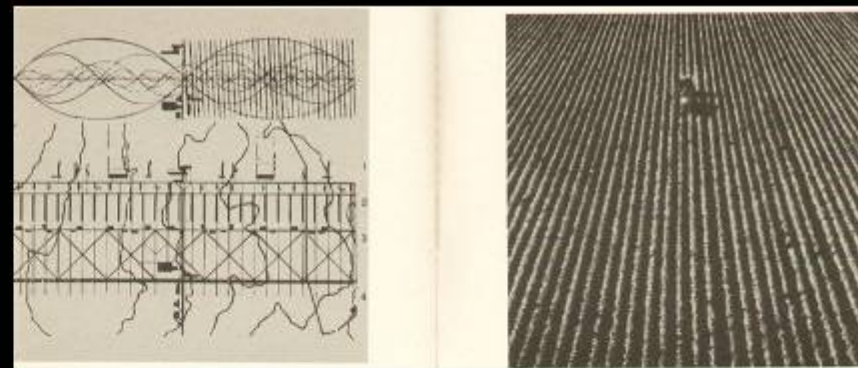
FIGURE

SEGN

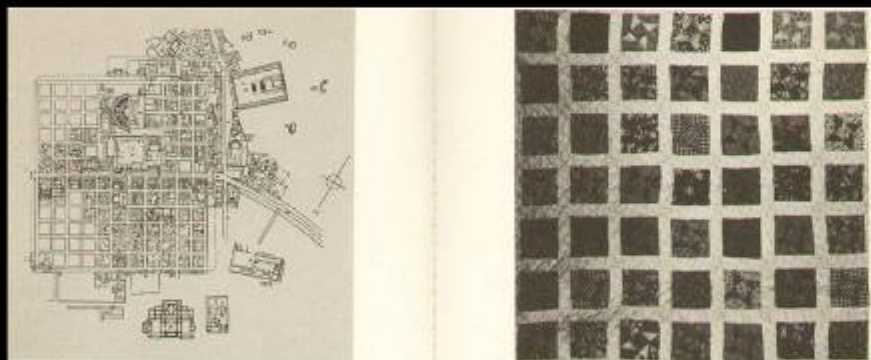
METAFORE



focus



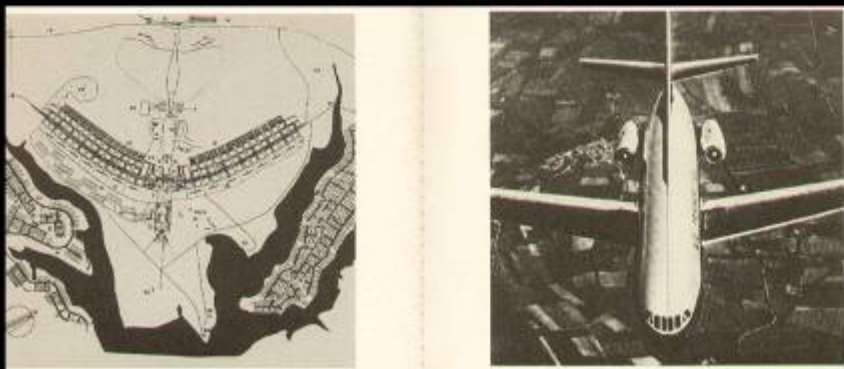
parallelismo



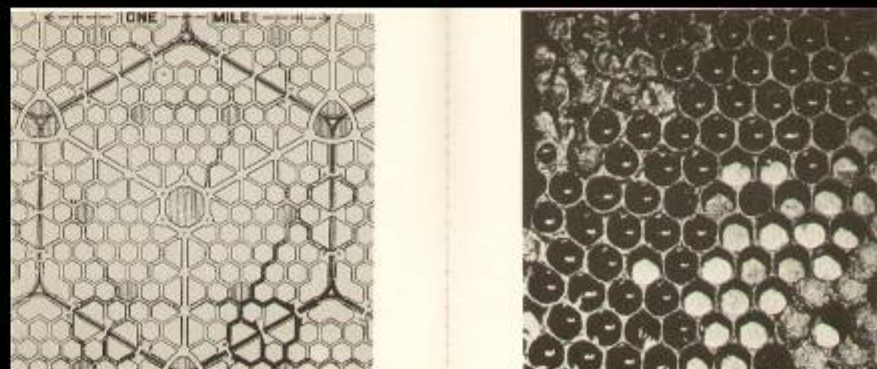
ripetizione



espansione



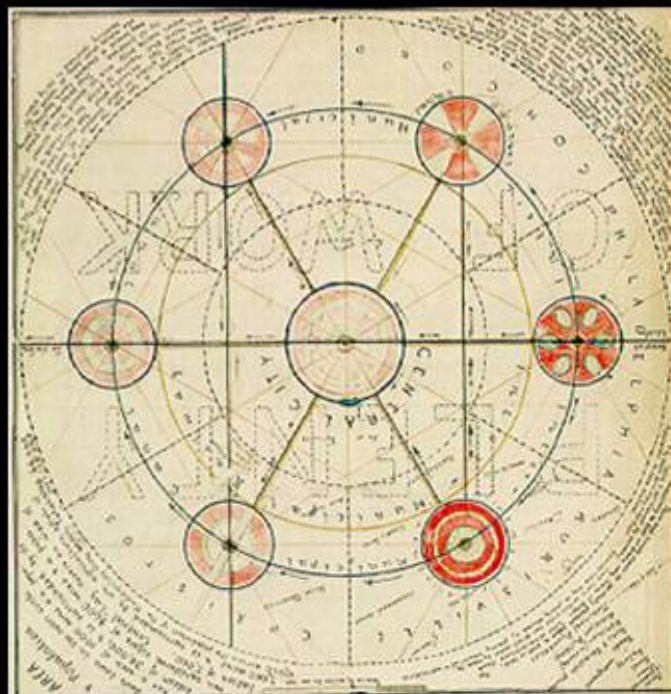
stretching



regolarità



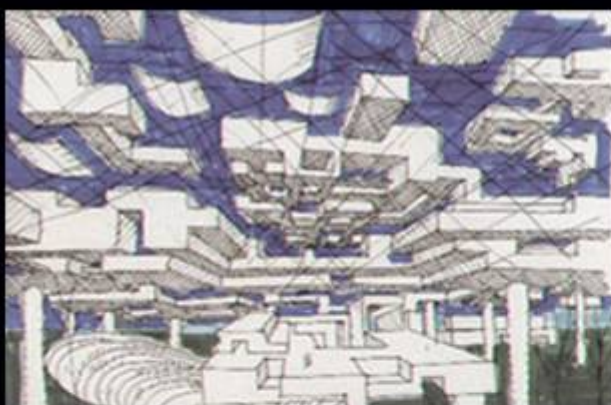
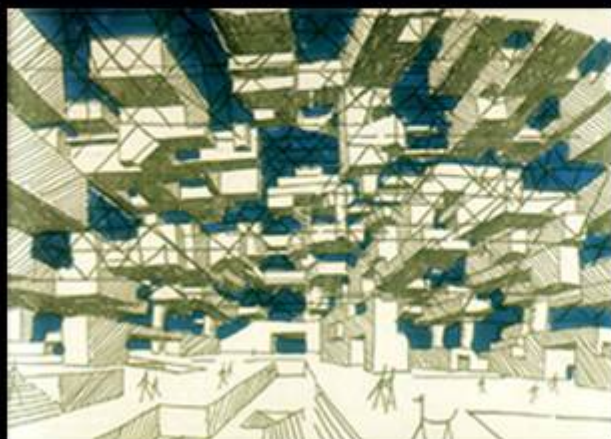
RAMIFICAZIONE



RADIALITA'



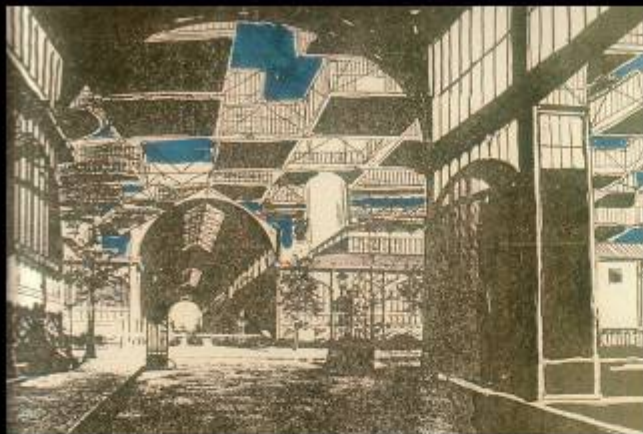
SOVRAPPOSIZIONE



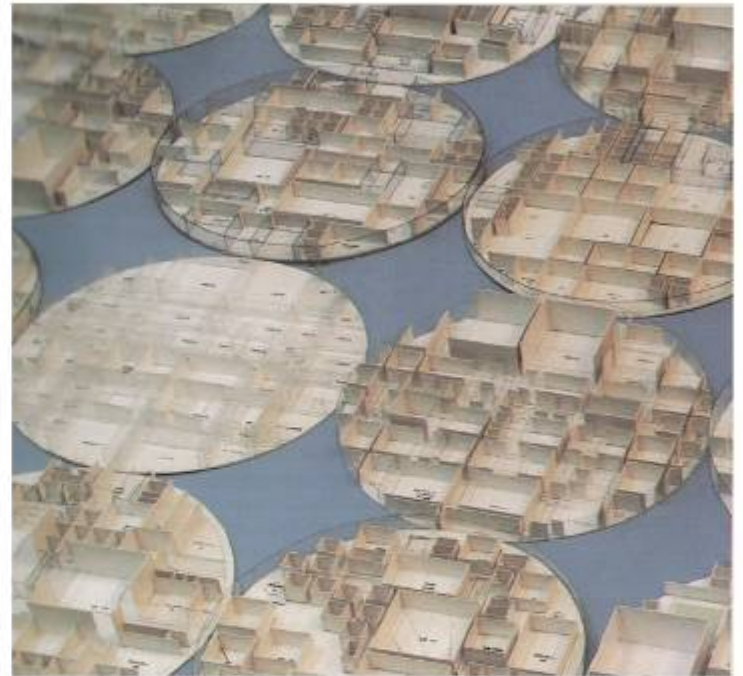
SOVRAPPOSIZIONE



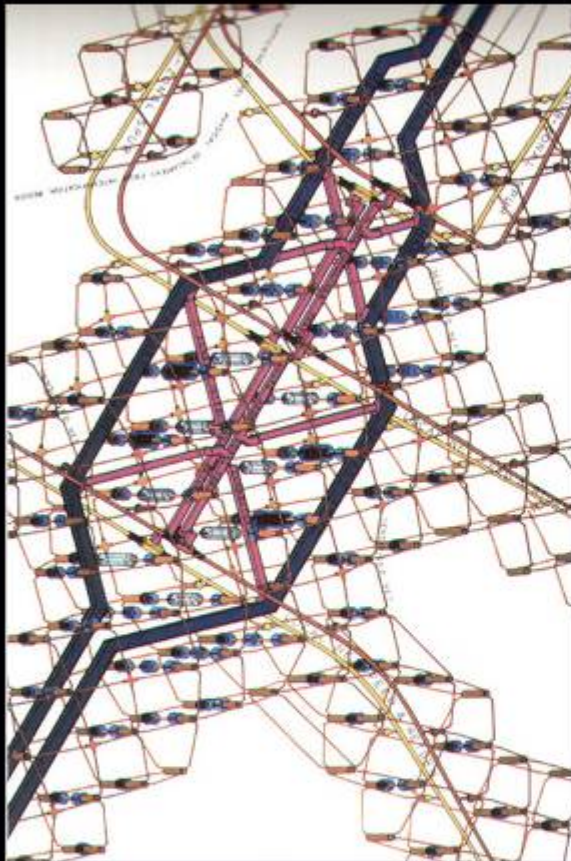
SOVRAPPOSIZIONE



SOVRAPPOSIZIONE



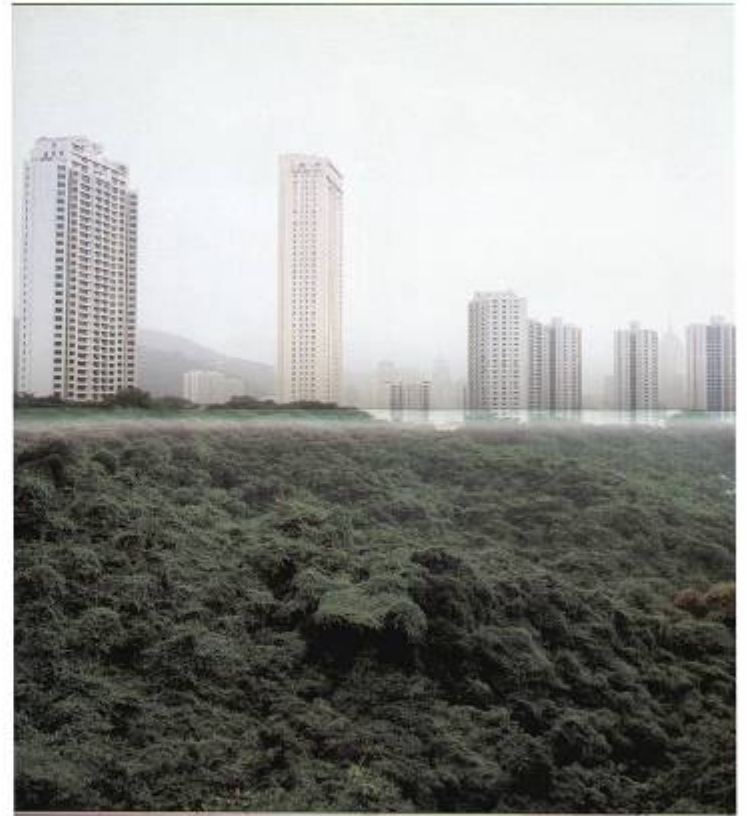
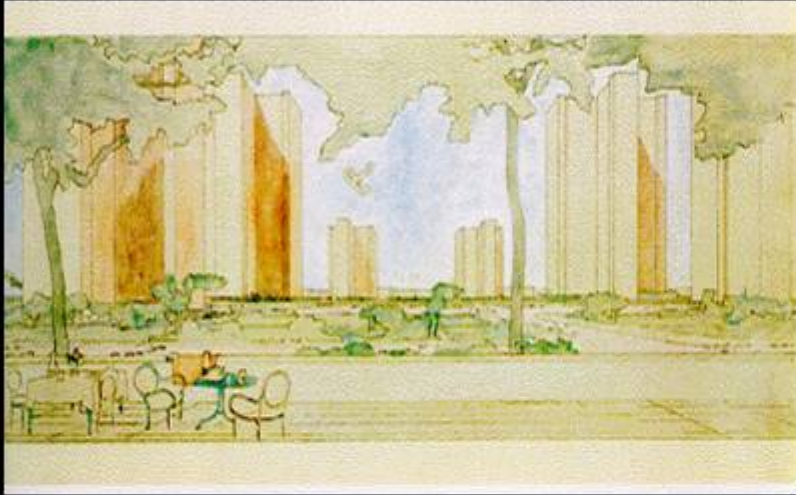
MOLTIPLICAZIONE



RETICOLO



DISSEMINAZIONE

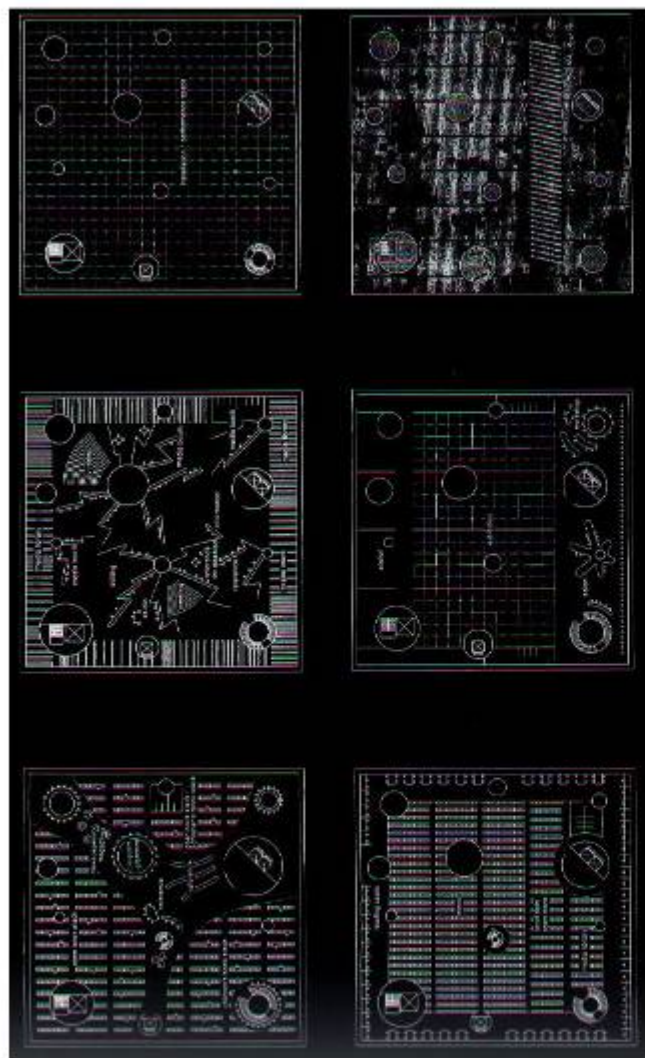


UNIFORMITA'

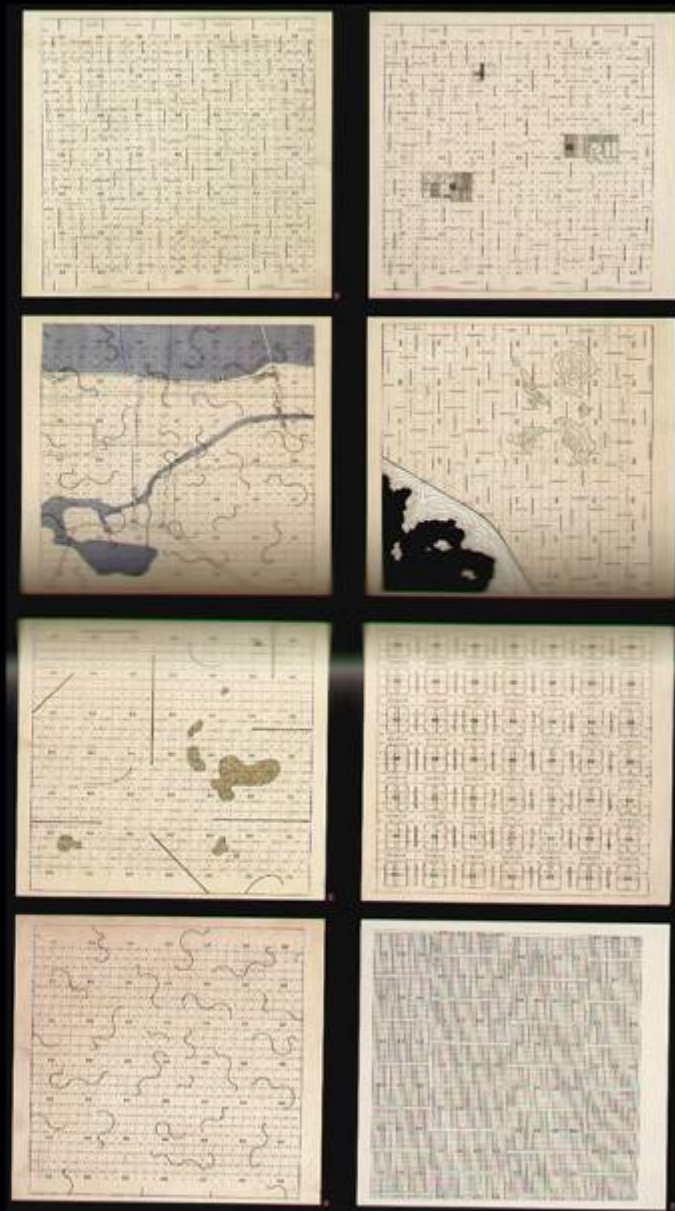


CHIUSURA

MEDIATECA

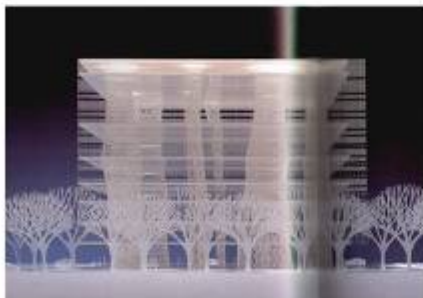
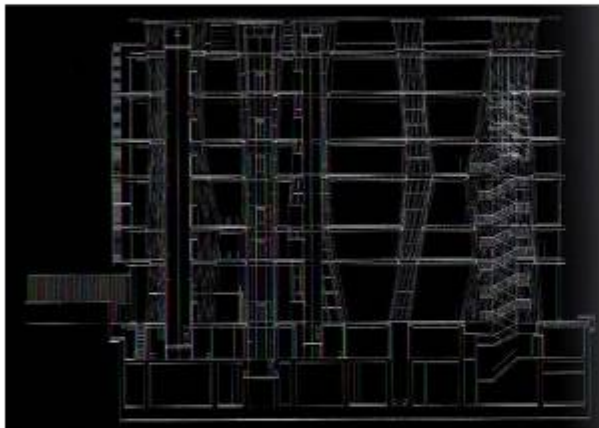


NO STOP CITY

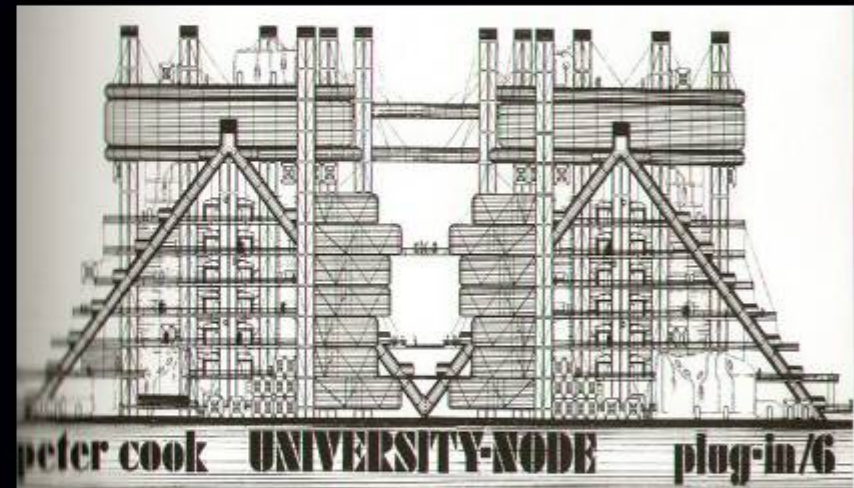


PIANTE

MEDIATECA

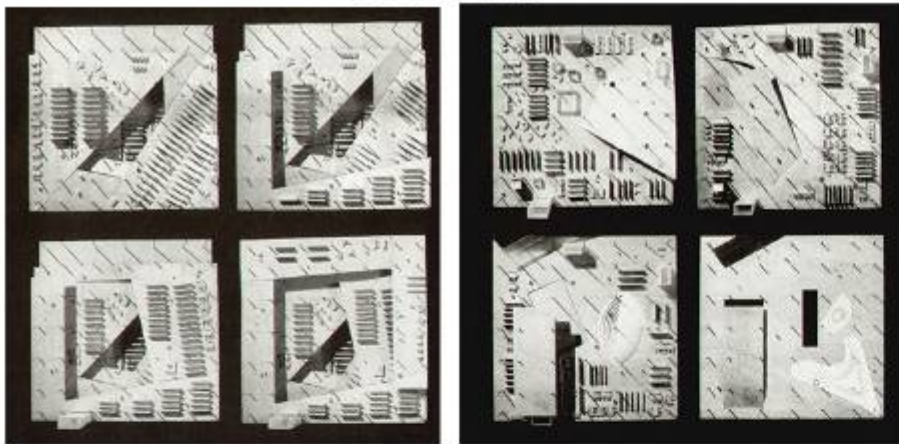


NO STOP CITY

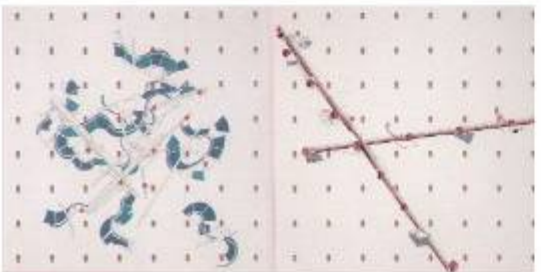
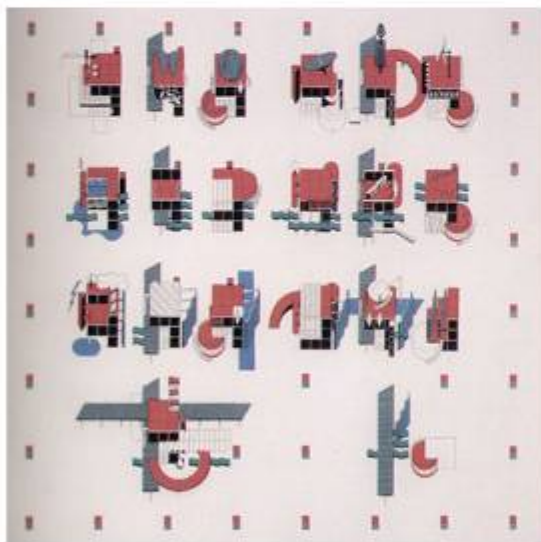


SEZIONI

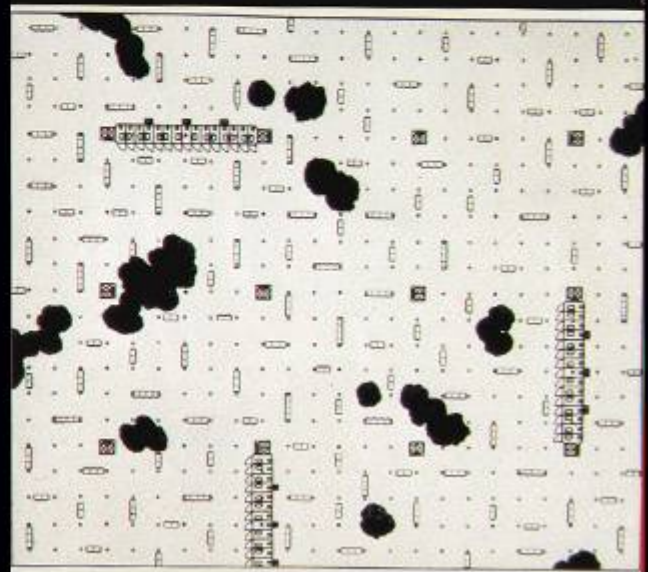
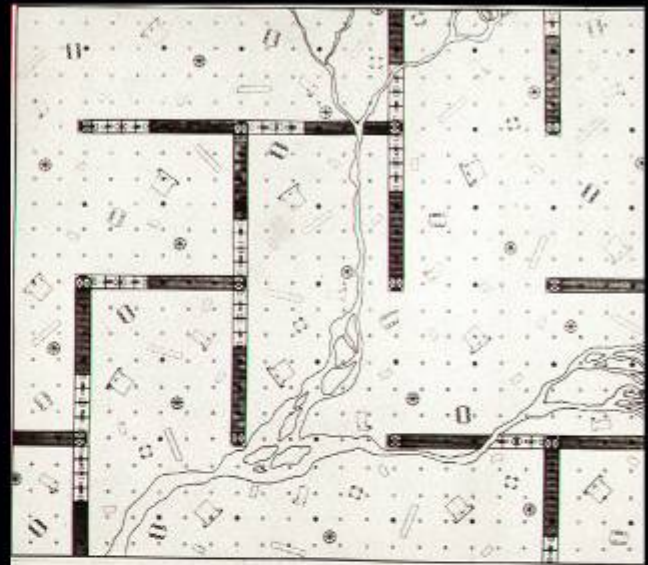
JUSSIEU

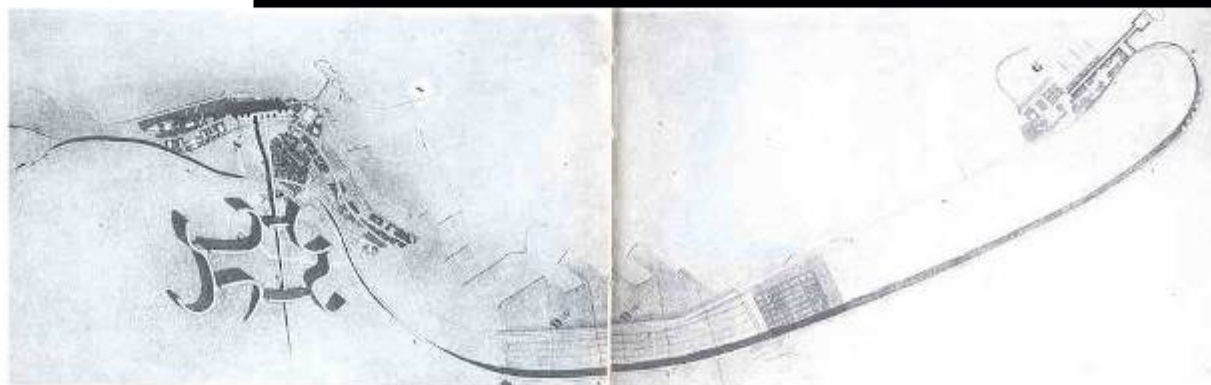
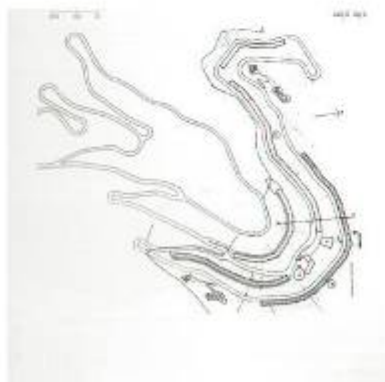
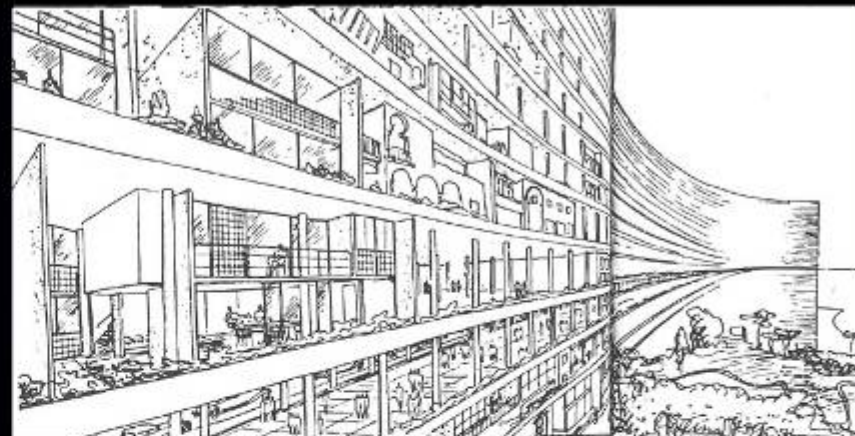


LA VILLETTE

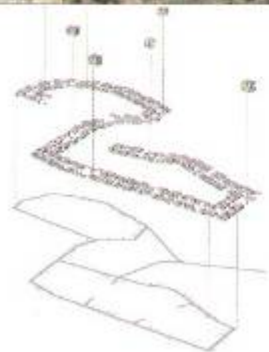


NO STOP CITY





LINEARITA'

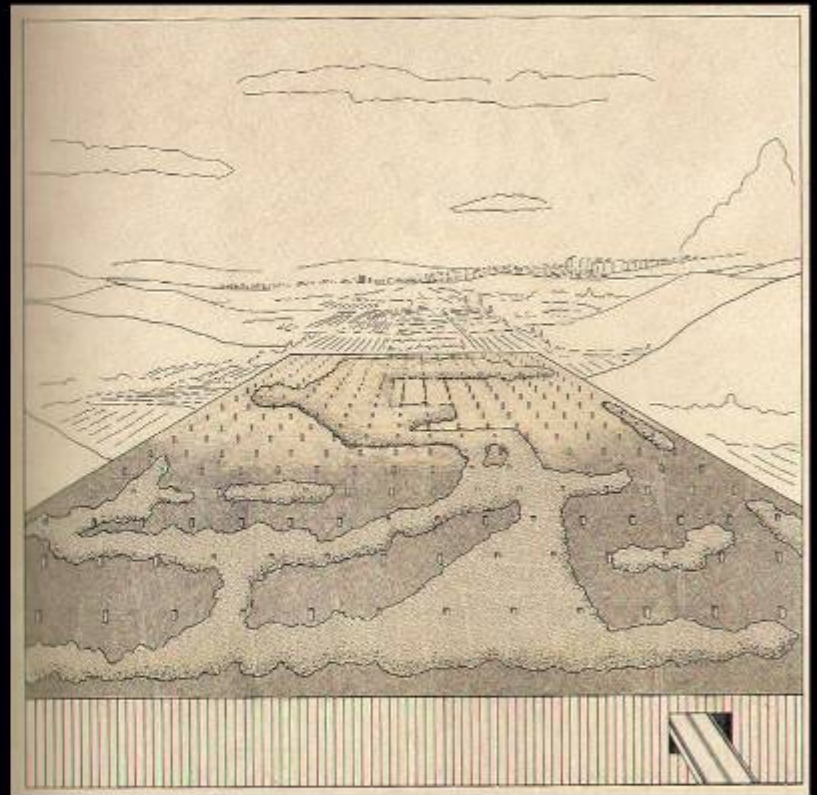


LINEARITA'

DEFENCE



NO STOP CITY



ESTENSIONE

APPENDICE

La “Grande Dimensione” e l’edificio urbano

Le relazioni di tempo e spazio nella città contemporanea, i suoi rapporti dimensionali, le assialità e le relazioni tradizionali tra la morfologia degli edifici e i tracciati viari sono ormai eclissate, sostituite dalla pervasiva scala XL dell’infrastruttura, da un’ampio ventaglio di relazioni immateriali, dall’idea di edificio collettivo come “evento” nel continuum indeterminato e panmetropolitano. Tutto questo potrebbe farci pensare che quello dei “rapporti scalari” in architettura è un tema semplicemente obsoleto, un punto di vista oggi inefficace per osservare fenomeni urbani la cui scala di influenza ha poco a che fare con la loro dimensione architettonica e con la loro pertinenza urbanistica. Invece il discorso sul valore dei rapporti scalari assume un carattere di maggiore urgenza rispetto al passato; prima aveva a che fare con il problema della costruzione della città, della crescita urbana armonica e rappresentativa, mentre oggi torna come tema architettonico, come dispositivo manipolabile nella concezione di un edificio – o di un insieme di edifici – indipendentemente dalla sua dimensione. Da “Learning from Las Vegas” fino alla descrizione della “Città

dei bits” di William J. Mitchell abbiamo compreso come le relazioni che un edificio o una parte urbana instaura con i “contesti” cui appartiene rivelano nature diverse e inedite complessità, che la “rappresentazione” di significati e valori e la comunicazione di idee, messaggi, programmi avviene attraverso una stratificazione di media e linguaggi del tutto diversi dal vocabolario architettonico classico. A volte si separa dall’edificio, altre diventa la sua unica forma e identità, altre ancora risulta del tutto indifferente alla sua consistenza fisica, si sposta su altri piani. In questo scenario l’unica scala rimasta per dare forma alla città contemporanea sembrerebbe allora quella della *bigness*, dell’extra-large teorizzato da Koolhaas e di altri maitre-a-pensier contemporanei, capace di misurarsi con lo sguardo veloce e distratto con le grandi e medie infrastrutture, di occupare il territorio per poi accogliere al suo interno tutte le scale, tutte le diversità, tutte le complessità. In realtà già alla fine degli anni cinquanta, e fino all’inizio dei settanta l’idealistica fede nella programmazione e la capacità visionaria degli architetti si orientarono con molta determinazione a indagare l’orizzonte “territoriale” in termini architettonici; dalle macchine degli Archigram, alle macrostrutture dei Metabolismi, ai monumenti continui di Superstudio, ed, in Italia, dalle Barone di San Giuliano di

Quaroni fino ai progetti territoriali di Gregotti e Purini, passando per gli studi sull'Asse Attrezzato, passando per un'infinità di altri episodi di quello che allora si chiamava Urban Design. Anche gli architetti italiani inseguivano la "Grande Dimensione": da un lato sembravano aver compreso alcuni temi essenziali della trasformazione del sistema urbano nazionale in senso metropolitano e si prodigavano all'aggiornamento degli strumenti di lavoro, dall'altro però mostravano deterministica fiducia nell'identificazione tra i concetti di <scala> e <dimensione> e nell'idea che fissando una nuova scala cruciale per la composizione urbana, sospesa tra architettura e urbanistica, si sarebbero potuti risolvere i problemi complessi di un paesaggio che stava cambiando in tutte le sue forme e in tutte le sue componenti. "Stiamo forse tornando – scriveva Quaroni – ad una città controllata anche e soprattutto da un punto di vista figurativo, come nei tempi antichi. Anzi forse sarà possibile convogliare tutte le arti nell'edificazione del paesaggio urbano [...]”(1). Nata e sviluppata per rimediare alla debolezza <fenomenica e concettuale> dell'urbanistica funzionalista – igienista, industrialista e quantitativa – la loro visione era però ancora troppo interna a un'idea modernista del concetto di scala, fondata sull'unicità del metodo <dal

cucchiaino alla città>, sull'onnipotenza del modulo e sulla fiducia nella sua ripetibilità potenzialmente infinita.

L' S-M-L-XL di Koolhaas ha quindi un obliquo precedente nell'impostazione quaroniana, non solo nella ovvia corrispondenza delle categorie, ma anche nell'approccio che riconosce massima importanza al tema della scala intermedia, che nel caso di Quaroni corrispondeva alla scala del <quartiere>, che poi sarebbe diventata del <piano particolareggiato>, e che per Koolhaas corrisponde necessariamente al grande edificio urbano, lo ZKM come il palazzo dei congressi di Euralille. In questo slittamento del concetto di scala intermedia dal sistema urbano all'edificio urbano ben si legga il trapasso dall'architettura moderna a quella contemporanea. Ciò che era insieme integrato di edifici, contrapposto al non meglio precisato "spontaneo" di Quaroni (2), è oggi nella maggior parte dei casi un unico oggetto che raccoglie al suo interno le sue funzioni varie che caratterizza(va)no il tessuto urbano. Ciò che era una parte di città – quartiere area zona omogenea comunque "disegnata" e più o meno armonicamente interrelata alle altre parti, - è oggi elemento intrinsecamente isolato, anche se si trova nel pieno centro della città consolidata, innervato e <messo in comunicazione> col mondo attraverso la rete veloce – materiale e immateriale – delle infrastrutture. Ciò implica

due condizioni essenziali. La prima riguarda la trasformazione radicale dell'idea di rapporto tra pieno e vuoto e quindi del concetto stesso di spazio tra gli edifici. la seconda corrisponde proprio alla necessità di una nuova concezione dei rapporti di scala, non più legati alla classicistica sequenza – dal più grande al più piccolo.

L'approccio contemporaneo al problema della scala è quello reso evidente già in una serie di studi e progetti "epocali" della storia architettonica più o meno recente. A partire dalla evidente natura *scaleless* delle ricerche grafiche e spaziali di Piranesi, le speculazioni Venturiane sugli apparati comunicativi della città hanno reso evidente già all'inizio degli anni sessanta l'inefficienza della concezione tradizionale del linguaggio architettonico; ai giorni nostri il progetto di Bernard Tschumi (unitamente a quello di Koolhaas) per il parco della Villette affrontava – e risolveva abbastanza bene – la riorganizzazione di un intero sistema urbano "tematico" attraverso la sovrapposizione di un reticolo di elementi di piccola dimensione, architettonicamente poco significanti, qualificati solo dalla dimensione straniata e dal rapporto che instauravano con il contesto preesistente. Inutile se considerato all'interno di sequenze urbane lineari e di una concezione tradizionale e retorica dello spazio "aperto", il tema scalare si rivela invece

essenziale se considerato un "nuovo" materiale di progetto, secondo una visione che vede le scale operare tutte insieme e non in sequenza, "dentro" un progetto piuttosto che nella tassonomia urbanistica tradizionale. L'importanza che riveste lo studio e l'analisi di edifici complessi che hanno valore "urbano", ed il loro rapporto con i modelli che hanno previsto questo deriva inconsapevole, è dovuto quindi, da due particolari condizioni dell'architettura contemporanea. Da un lato il passaggio dall'idea di tessuto a quella di paesaggio urbano. E quindi la constatazione dell'impossibilità di regolare la crescita e la modificazione di questi paesaggi attraverso l'inerazione tradizionale delle scale di progetto e gli strumenti derivati dall'approccio morfo-tipologico, fondati sullo studio del tessuto urbano. Dall'altro il fatto che le varie e ormai consumatissime *issues* della città contemporanea – l'assenza di gerarchia, la discontinuità, la sovrapposizione delle identità, la questione tecnologica e quella infrastrutturale – sempre più spesso si applicano al singolo edificio e richiedono quindi una confusione serrata e attenta delle scale, liberate dalla sequenza lineare, ricomposte a dialogare con i molteplici contesti con cui l'edificio stesso è in relazione.

"Grande scala" non vuol dire necessariamente grande dimensione fisica. oggi il generale tiene insieme particolari

diversi ma non nasce banalmente dalla loro somma; sono piuttosto due categorie distinte di fenomeni che coesistono parallele, in una perenne contrapposizione di valori e scale di rappresentazione. Perciò i criteri di mobilità, di indifferenza formale, di atopicità (che producono una indefinitezza sua delle scale dimensionali che dei luoghi di attraversamento), si intersecano con quelli legati alla permanenza, alla riconoscibilità, alla precisa collocazione del sito ed alla misurabilità dell'oggetto. Il progetto rappresenta un attraversamento simultaneo e trasversale di questa grande dualità; rappresenta anche un'incursione simultanea in più scale dimensionali. La dimensione interscalare del progetto porta a scardinare la logica della pianificazione funzionalista, produce squilibri nel tradizionale processo di programmazione dall'alto in basso, dal grande al piccolo, dando forza e dignità morfologica alle attese spaziali delle diverse razionalità che comunque riescono a condizionare la forma urbana e territoriale. In questo senso sono *fuori scala* e, quindi, nuovi campi di applicazione del progetto urbano, tutti i punti di crisi dei sistemi locali o, meglio, gli spazi di connessione tra le reti globali e quelle locali- come per esempio le aree degli svincoli autostradali, dei viadotti e degli autogrill; quelle delle stazioni e degli aeroporti; quelle dei mall delle grandi catene commerciali e degli outlet villane

e via di seguito citando quei luoghi che meglio descrivono il carattere contemporaneo della città e ne anticipano il futuro. Fino a considerare gli snodi delle reti immateriali: da un punto di vista disciplinare il problema di controllo e gestione dei flussi immateriali attraverso le forme fisiche della città non è stato ancora affrontato. Non si può essere troppo ottimisti riguardo la possibilità del progetto urbano di incidere a questo livello, ma bisogna comunque aprire la via alla sperimentazione ed alla ricerca. Il futuro è già iniziato. gli snodi tra la città e le reti, materiali o immateriali, sono gli acceleratori di una trasformazione negli assetti fisici dello spazio urbano che riflette il cambiamento nei comportamenti sociali e nelle strutture economiche della città. Trasformare la natura del progetto urbano: da strumento di scala intermedia a sistema di interpretazione spaziale della nuova dimensione interscalare dei processi socio-economici, sembra una direzione obbligata.

(1) L. Quaroni, *Speranze per la città di domani* in L. Quaroni, *la città fisica*. A cura di A. Terranova, Laterza, 1981

(2) " ...e quindi la città vista sotto l'aspetto della composizione d'insieme, appunto, non importa quanto progettata e quanto spontanea, interessato soprattutto al rapporto tra il <progettato> e lo <spontaneo>"
in *Il disegno della città* in AAVV, *Ludovico Quaroni, Architetture per cinquant'anni*, Gangemi, 1985

Il diagramma come figura dell'utopia

Definizione dall' Oxford English Dictionary:

[Dal greco dia – attraverso – gramma – scrittura

Una figura composta da linee, che serve a illustrare una definizione o una formulazione o come contributo alla dimostrazione di un teorema. Una figura illustrativa che senza rappresentare l'esatta apparenza di un oggetto, ne offre un contorno o uno schema generale, in modo da mostrarne la forma e le relazioni tra le parti. Un sistema di linee, segni o tracciati che rappresentano simbolicamente l'andamento o i risultati di un'azione o processo, o le variazioni che lo caratterizzano. una traccia usata per simbolizzare proposizioni astratte in relazioni tra loro o processi mentali]

Il diagramma non è uno schizzo (per cui non evoca né indica nulla) né un progetto (per cui non può essere costruito). È una sorta di definizione per esclusione, una zona neutra in cui alcune relazioni sono tracciate con precisione, ma senza atmosfera, senza informazioni qualitative; in un diagramma, si potrebbe dire, non c'è nulla di superfluo.⁽¹⁾

Cosa fa quindi un diagramma? Charles Sanders Peirce, il decano della semiotica, lo colloca tra i segni che chiama icone: "un diagramma è principalmente un'icona, un'icona di relazioni intelligibili nella costruzione del suo Oggetto". un diagramma comprende l'uso delle astrazioni grafiche (geometrica sillogistica) e possiede ciò che per Peirce è la funzione cruciale di "indicatore". A differenza del disegno,

tuttavia, non offre profondità di significato al di là della propria superficie – quello che Gilles Deleuze chiama penetrazione nell' oggetto. Piuttosto, nel mostrarne le caratteristiche formali, sostituisce e prende il posto dell'oggetto.

È per questo motivo che Peirce vede il diagramma come un'elisione della "distinzione tra il reale e la copia", una distinzione che, afferma, nel diagramma scompare completamente. E qui che il diagramma rivela il suo fondamentale legame con l'utopia: la questione che solleva – è un'oggetto reale o la sua copia? – lo rende uno strumento di sospensione della realtà. Come conclude Peirce: "per un momento è un vero e proprio sogno.

Che tutte le utopie siano necessariamente diagrammatiche è, in effetti, un'affermazione lapalissiana. Le diverse relazioni spaziali che danno forma concreta alla società ideale sono state spesso descritte letteralmente in questo modo: la pianta di Sforzinda è più un diagramma che un pianta, nel senso del progetto di una città ideale. Qui, però non abbiamo tanto la fusione tra il reale e sua copia, quanto la totale separazione dei due, con il simbolo come conservazione dell'ideale.

Il diagramma vero e proprio, come lo definisce Peirce – la forma iconica – è un prodotto più moderno, lo strumento

utilizzato da un'era che crede nella realizzazione dell'utopia, nella costruzione di un "luogo felice" invece che nell'immaginazione di un "nessun luogo".

Per Deleuze il diagramma è importante perché specifica in modo particolare le relazioni tra la materia informe/non organizzata e le funzioni non formalizzate/non finalizzate; in altre parole il diagramma unisce due regimi molto potenti, quello dello spazio (il visibile) il sistema invisibile ma onnipresente). Il *diagram*, allora, nei termini di Deleuze, è una sorta di mappa/macchina – un'astrazione spazio-temporale che "rifiuta ogni distinzione formale tra contenuto ed espressione, tra una formazione discorsiva e una non discorsiva". E' scrive "una macchina quasi sorda, muta e cieca, ma che induce alla vista e alla parola".

La forza singolare della moderna utopia urbana non deriva soltanto dalla sua secolare tradizione di elementi architettonici strappati dal loro uso commerciale e tecnologico per essere rivolti a scopi sociali - l'architettura di ferro e vetro riconosciuta da Benjamin come emblema e tessuto della preistoria della modernità e idealizzata dalle avanguardie degli anni venti – ma anche da qualcos'altro, qualcosa che chiamerei effetto rappresentazione. Per esempio questo spiega come le descrizioni più convincenti di Constant, quelle che ci danno il

senso delle infinite possibilità di Nuova Babilonia, siano necessariamente quelle che "hanno l'aspetto" di piante, sezioni e modelli di architettura – non i disegni super realistici che stanno per essere presentati all' impresari o al cliente, ma quelli che nella loro forma schematica aprono questioni per le quali non c'è ancora una risposta ma che, nello stesso tempo, non lasciano dubbi sull'intenzionalità delle relazioni spaziali e sociali che descrivono. Questo significa nessuna prospettiva, schizzi, strutture, siti o modelli planivolumetrici, ma, invece quelli che chiamerei diagrammi: rappresentazioni, nella forma di disegni o modelli, che sembrano accurate e nello stesso tempo imprecise, strutturali senza dare spazio alla struttura almeno in senso tradizionale.

Secondo Heynen, il problema reale di Nuova Babilonia è un sinonimo di quello dell'utopia: "la tensione tra le strutture a grande scala, prefissate, e le strutture interne, più piccole e labirintiche, non è sempre pienamente risolta". Questa sarebbe allora la tensione identificata da Adorno in tutto il pensiero utopico moderno – quella tra il desiderio dell'arte di essere utopia a dispetto delle costrizioni della realtà sociale, e l'esigenza che l'arte non venga intesa come utopia, per non "rendersi colpevole do somministrare conforto e illusione". Quindi, conclude Heynen, la New Babylon di

Costant è un progetto che si sforza di “essere espressione dell’utopia storica definitiva, basandosi sulla negazione di tutto ciò che è falso e disonesto nella presente condizione sociale”, ma “la sua verità sta proprio nella sua negatività e nelle dissonanze che pervadono l’immagine dell’armonia”.

“Le città del futuro che immaginiamo offriranno un’originale varietà di sensazioni, giochi imprevedibili diventeranno possibili attraverso l’uso fantasioso delle condizioni materiali, come l’aria condizionata, il controllo del suono e della luce. Cacofonia armonica [...], viaggi spaziali [...], riduzione del lavoro necessario alla produzione [...], massimizzazione dello spazio sociale [...], suolo libero dal traffico [...], terrazze accessibili [...], infinite varietà di ambienti che facilitano la *dérive* degli abitanti e i loro frequenti incontri casuali”.

In questi termini Nuova Babilonia segue totalmente la logica del diagramma: come scrive Constant in *New Babylon: outline of culture*, dal 1960-1965, è insieme modello sociale (società ludica), network (libertà, giocare, muoversi, avere avventure), topografia (di piazzamenti, flusso lento e continuo, circolazione rapida), settore (l’unità base), labirinto (dinamico), tecnologia per modificare l’ambiente) e intensificazione dello spazio (vissuto più intensamente - sembra dilatarsi).

Toyo Ito, quando nel 1996, descrive l’architettura di Kazuyo Sejma conia il termine “architettura diagramma”. In altre parole, scrive, “si considera un edificio essenzialmente l’equivalente del tipo di diagramma spaziale usato per descriverne le attività quotidiane, per cui l’edificio è inteso in forma astratta o almeno sembra che l’obiettivo sia di arrivare il più vicino possibile a tale condizione”. Per Ito, se non del tutto per Sejma, la stessa architettura si congiunge con il suo diagramma – il diagramma spaziale delle funzioni trasformato in costruzione spaziale delle funzioni, senza nemmeno un sussulto. Questo materialismo del diagramma certamente trova un comodo strumento nella rappresentazione digitale, specialmente nei lavori deterritorializzanti di Ben Van Berkel e Caroline Bos e di altri architetti europei neoregionalisti, che sfruttano tutte le ambiguità del diagramma nelle loro piante, che sono al tempo stesso mappe di forme costruite e pianificazioni economiche e demografiche.

Rob Somol nel suo saggio introduttivo ai *Diagram Diaries* di Eisenman dichiara che nel periodo moderno il diagramma è diventato materia di architettura, come contrario della sua rappresentazione. Una pratica diagrammatica si oppone alla tradizionale pratica tettonica; Somol parla, con le parole di Deleuze, di “una pratica diagrammatica (che fluisce intorno

agli ostacoli senza tuttavia resistere a nulla)- come contrario della visione tettonica dell'architettura come segno leggibile di costruzione". Nel suo operare tra forma e parole, tra spazio e linguaggio, il diagramma è sia costitutivo che proiettivo, performativo piuttosto che rappresentazionale. In questo modo è, conclude Somol, uno strumento del virtuale piuttosto che del reale, un mezzo per costruire un'architettura virtuale, per proporre un mondo diverso da quello reale.

Forse i rappresentanti contemporanei più convincenti della tradizione da cui deriva Constant – e loro stessi derivano dall'episteme coniata dalla critica degli anni sessanta al funzionalismo Ciam, critica che tanto saldamente ha unito l'utopia sociale a una visione rinnovata della forma e della tecnologia modernista – sono architetti come Rem Koolhaas e Bernard Tschumi, i cui diagrammi non solo prefigurano i loro edifici ma ne incorporano le qualità. Così nel progetto di Koolhaas per la biblioteca nazionale francese, il diagramma, tridimensionale ed evocativo di un complesso circuito analitico in 3d, proietta la stratificazione spaziale e le sospensioni volumetriche all'interno del cubo e funziona come tracciamento territoriale di forma e funzione. Analogamente, nel progetto per il concorso per l'ampliamento del Museum of Modern Art, Tschumi usa una sequenza di

diagrammi per sviluppare un montaggio narrativo del sito, immaginato come una sorta di magma nel momento in cui, per così dire, si raffredda e si solidifica nel controllato sistema di volumi dell'architettura.

In conclusione il diagramma usato con proprietà in architettura, può diventare un potente strumento politico che funziona, dall'interno, sui meccanismi formali e tecnologici della stessa architettura, oppure che lavora, dall'esterno con il programma psicologico e politico di un nuovo ordine sociale. In questo senso il termine "utopico" riferito all'opera di Constant e forse anche a esempi più recenti, significa non solo un mondo a parte ma, più di questo, un mondo creato da una tensione politica, sociale, e intellettuale. Il diagramma in tale senso può agire da glavanizzatore solo se nella sua equazione entrano a far parte forma politica e architettonica.

(1) Anthony Vidler, *Lotus n. 123*